



ORGANIZAȚIA PATRONALĂ A SOCIETĂȚILOR FERUVIARE PRIVATE DIN ROMÂNIA

Membru al Confederației Patronale "CONCORDIA"
Nr.înregistrare 2/2015 în Registrul special al al Judecătoriai sectorului 1, București
CUI 34830203

COMUNICAT DE PRESĂ

A ajuns cuțitul la os: Guvernul împinge industria feroviară spre colaps și șomaj în masă

București, 13 martie 2026

Organizația Patronală a Societăților Feroviare Private din România (OPSFPR) acuză Guvernul României că ignoră deliberat cifrele care arată adâncirea dezechilibrului dintre modurile de transport și împinge transportul feroviar de marfă spre colaps și șomaj în masă. În 2024, calea ferată a transportat aproximativ 43 de milioane de tone de marfă, în timp ce pe șosea s-au transportat aproximativ 323 de milioane de tone. În primele nouă luni din 2025, diferența a rămas uriașă: aproximativ 30 de milioane de tone pe calea ferată, față de aproximativ 246 de milioane de tone pe șosea. Aceste cifre nu mai descriu doar un decalaj. Ele descriu eșecul unei politici publice.

După ani de degradare, costuri în creștere, infrastructură slabă, întârzieri cronice și pierdere de trafic, statul continuă să trateze un sector strategic al economiei ca pe o problemă care poate fi ignorată la nesfârșit. Nu mai este vorba despre neatenție sau întârziere. Este vorba despre inconștiență administrativă, iar nota de plată se vede deja în economie, în infrastructura rutieră, în declinul transportului feroviar de marfă și în riscul real al unui șomaj în masă.

În timp ce transportul rutier de marfă este sprijinit, transportul feroviar de marfă este lăsat să se afunde sub povara costurilor, a blocajelor operaționale și a lipsei de reacție a autorităților. Statul nu mai asistă pasiv la degradarea sectorului. Statul o produce.

Guvernul alege, din nou, să dezechilibreze și mai mult piața transporturilor. În loc să corecteze distorsiunile dintre modurile de transport, le agravează. În loc să refacă echilibrul, mută și mai multă marfă de pe șină pe șosea. În loc să protejeze un sector esențial pentru economie, îl împinge spre marginea prăpastiei.

Această politică nu lovește doar în companiile feroviare. Lovește în întreaga economie. Mai multă marfă mutată pe șosea înseamnă mai mult trafic greu, mai multă uzură a infrastructurii rutiere, costuri publice mai mari, congestie mai mare și o presiune tot mai puternică asupra unor coridoare deja sufocate. Valea Oltului, Valea Prahovei și ruta spre Constanța nu mai au nevoie de explicații suplimentare. Au nevoie de decizii care să scoată marfa de pe șosea și să o readucă pe calea ferată. Guvernul face exact invers.

Impactul acestui dezechilibru poate fi exprimat foarte concret. O creștere cu numai 10% a volumului transportului feroviar de marfă, raportat la nivelul anului 2024, ar însemna aproximativ 4,3 milioane de tone suplimentare transportate pe calea ferată. În echivalent brut, aceasta înseamnă circa 215.000 de curse de camion de 20 de tone care nu ar mai ajunge pe drumurile României. Chiar și o creștere de doar 5% ar însemna peste 2 milioane de tone suplimentare pe șină și peste 100.000 de curse de camion în minus pe șosele. Acesta este costul real al pasivității guvernamentale: mai puțină marfă pe calea ferată înseamnă, inevitabil, mai mult trafic greu, mai multă uzură, mai multă congestie și costuri mai mari pentru întreaga economie.

Fiecare tonă pierdută de calea ferată înseamnă, în termeni reali, mai multe camioane pe drumurile României. Înseamnă deteriorarea accelerată a infrastructurii rutiere. Înseamnă costuri de întreținere mai mari. Înseamnă întâzieri, aglomerație și pierderi economice transferate către întreaga societate. Cu toate acestea, exact sectorul care ar putea reduce această presiune este lăsat fără un sprijin comparabil.

Orice efort minim, dar real, de susținere a transportului feroviar ar produce efecte imediate și vizibile: mai puține camioane pe șosele, mai puțină uzură, mai puțină congestie, costuri externe mai mici și o logistică mai eficientă pentru economie. Dar Guvernul nu acționează în această direcție. Alege, în schimb, să lase sectorul să piardă trafic, venituri și capacități, pentru ca apoi să invoce, probabil, tot piața drept explicație. Nu piața produce singură acest dezechilibru. Politica publică îl produce.

În timp ce Uniunea Europeană tratează calea ferată ca instrument de competitivitate, reziliență economică și transfer modal, România merge în direcția opusă. În timp ce, la nivel european, se vorbește despre consolidarea transportului feroviar, în România acesta este lăsat să se erodeze. În timp ce alte state înțeleg că marfa pe șină înseamnă o economie mai eficientă, o infrastructură rutieră

mai puțin solicitată și costuri publice mai mici, Guvernul României continuă să administreze sectorul feroviar ca pe o anexă dispensabilă.

Absurdul este cu atât mai mare cu cât transportul feroviar de marfă este net superior transportului rutier de marfă din perspectiva emisiilor, a eficienței energetice și a utilizării infrastructurii. Transportul feroviar produce emisii de CO₂ pe tonă transportată de aproximativ opt ori mai mici decât transportul rutier de marfă. Cu toate acestea, exact sectorul care ar trebui consolidat este împins spre slăbire. România nu doar că ignoră logica europeană. O contrazice frontal.

Efectele sociale ale acestei politici sunt la fel de grave. În spatele cifrelor se află companii, investiții, salariați, meserii și lanțuri logistice întregi. Slăbirea accelerată a transportului feroviar de marfă pune în pericol aproximativ 100.000 de locuri de muncă susținute direct și indirect de sectorul feroviar la nivel național. Când lovești în calea ferată, nu lovești într-o statistică. Lovești într-o infrastructură economică vitală.

Mai mult, reducerea traficului feroviar înseamnă și reducerea veniturilor generate pentru infrastructura feroviară. Aceasta afectează direct rețeaua, capacitatea de întreținere și sustenabilitatea financiară a sistemului. Se creează astfel un cerc vicios pe care Guvernul nu doar că nu îl întrerupe, ci îl accelerează: mai puțină marfă pe șină, venituri mai mici, infrastructură mai slabă, servicii mai slabe, competitivitate mai scăzută, noi pierderi de trafic.

OPSFPR consideră că această politică ridică probleme serioase de distorsiune concurențială între modurile de transport și solicită Consiliului Concurenței, inclusiv prin mecanismele instituționale specifice din domeniul feroviar, să analizeze de urgență efectele reale ale acestor măsuri asupra concurenței intermodale. Nu mai este suficientă o validare formală a unor intervenții publice care, în practică, mută marfa de pe șină pe șosea și transferă costurile acestei opțiuni asupra întregii economii. Când efectele din piață sunt vizibile, analiza concurențială trebuie să fie reală, nu decorativă.

OPSFPR a transmis propuneri. A prezentat soluții. A explicat consecințele inacțiunii. Răspunsul primit a fost, în esență, tăcere, amânare și lipsă de voință. În aceste condiții, responsabilitatea pentru degradarea accelerată a transportului feroviar de marfă nu mai poate fi ascunsă în spatele procedurilor, avizelor sau formulelor administrative. Responsabilitatea este politică. Clară. Directă.

Guvernul trebuie să înțeleagă că transportul feroviar de marfă nu se prăbușește din senin. Este împins în jos, pas cu pas, prin decizii publice dezechilibrate, prin lipsa unor măsuri compensatorii reale și prin refuzul de a trata serios rolul strategic al căii ferate în economia națională. Ceea ce se întâmplă astăzi nu este un accident. Este rezultatul unei acumulări de erori și al unui abandon administrativ.

În aceste condiții, OPSFPR va utiliza toate căile instituționale și legale disponibile, la nivel național și european. Organizația va sesiza instituțiile europene competente, inclusiv Comisia Europeană, sub aspectul compatibilității acestor măsuri cu normele privind ajutorul de stat, concurența și funcționarea echitabilă a pieței interne. Dacă autoritățile române refuză să corecteze dezechilibrul, problema va fi ridicată la nivel european.

În paralel, OPSFPR va continua consultările cu colegii din sectorul feroviar de stat și va evalua oportunitatea unor forme de reacție publică și instituțională adecvate gravității situației.

Solicităm Guvernului României, Ministerului Finanțelor, Ministerului Transporturilor și Infrastructurii, precum și Consiliului Concurenței să înceteze imediat această abordare profund dezechilibrată și să trateze transportul feroviar de marfă ca pe ceea ce este: un sector strategic, nu o variabilă sacrificabilă.

În lipsa unei corecții rapide, costul acestei politici va fi suportat de întreaga economie: mai mult trafic greu, infrastructură rutieră mai degradată, costuri publice mai mari, competitivitate mai slabă și un sector feroviar împins tot mai aproape de colaps. Cei care au fost avertizați și au ales să nu intervină nu vor mai putea invoca necunoașterea consecințelor.

OPSFPR

Organizația Patronală a Societăților Feroviare Private din România