

TABELLA DI MARCIA

La Romania si rimette in moto, prossima tappa: l'Europa

di Ovidiu Romosan

La rinascita del Paese passa anche attraverso il recupero di un sistema di trasporto pubblico efficiente e moderno. Servono leggi nuove, manager e investimenti cospicui. Collaborazione con l'ATAC e con altri progetti dell'Ue

Il settore dei trasporti in Romania si trova in una fase di transizione, alla stessa stregua di tutta l'economia nazionale. Ora si prospettano buone speranze di vedere la luce in fondo al tunnel di questa fase transitoria, per l'avvio delle trattative finalizzate all'ammissione della Romania all'Unione Europea.

Alla fine dello scorso anno Bucarest ha ospitato la Conferenza dei Trasporti Romana, sotto l'egida di svariati enti nazionali e internazionali e con la partecipazione di importanti progetti e personalità romene ed estere. La sessione sul trasporto urbano è culminata in un confronto parallelo tra la Romanian Union of Public Transport e la società Regia Autonoma de Transport Bucuresti da un lato e Federtrasporti e ATAC Roma dall'altro, con il patrocinio di Gestionnaires Sans Frontieres Bucharest e della FIT Consulting di Roma. Relazioni e dibattiti hanno fatto il punto sullo stato dell'arte in Italia e Romania ed hanno evidenziato le problematiche e le sfide più importanti che



le città romene si trovano a dover affrontare, nonché i settori in cui si potrebbe coinvolgere il know-how italiano, nel reciproco interesse dei due Paesi.

1. La sfida - il nuovo quadro normativo

La legislazione di riferimento per il trasporto pubblico in Romania rappresenta il punto di partenza per la ristrutturazio-

ne del settore secondo criteri di economia di mercato. Il governo centrale ha già passato il testimone delle attività di supervisione e finanziamento alle autorità locali, in prima istanza attraverso il subaffidamento di alcune attività di servizio, quindi attraverso la separazione delle attività considerate non fondamentali. Inoltre, nonostante la normativa generale sia ancora per certi versi inadeguata, specie in relazione al patrimonio



ed alle finanze locali, è stato avviato il processo di privatizzazione nelle maggiori città, con l'eccezione di Bucarest, dove sembra siano state prese in considerazione solo le linee di autobus periferiche. Purtroppo al momento non esiste una legge sui trasporti pubblici che definisca le delimitazioni delle aree metropolitane e delle relative giurisdizioni, le procedure di appalto, le tipologie e i contenuti contrattuali, i parametri prestazionali. Questo punto debole potrà trasformarsi in un punto di forza se i fautori di tale legge (in particolare la Romanian Union of Public Transport) potranno far sì che essa recepisca le migliori e più adeguate esperienze derivanti dai Paesi più avanzati, evitando così le modifiche ripetute e gli approcci unilaterali o superficiali dovuti alla scarsa esperienza locale in materia di economia di mercato.

La progressiva riduzione dei sussidi locali ha reso operatori ed enti pubblici consapevoli della necessità di un nuovo tipo di gestione, basato su centri di costo e di profitto, e della istituzione del contratto di servizio tra ente pubblico ed operatore (emesso nell'ambito di una gara di appalto e basato su parametri prestazionali misurabili) come presupposto essenziale per mantenere la attuale divisione modale e per trasformare gli utenti in clienti. Trattandosi di processo non facile né irreversibile, le conoscenze di altri Paesi sono benvenute. Il coinvolgimento dell'ATAC nella rete internazionale creata dal Progetto EQUIP potrebbe offrire, nell'ambito delle finalità divulgative del progetto, una buona occasione per trasferire i criteri di benchmarking nello status quo romeno.

La parametrizzazione, o benchmarking, interessa anche il servizio ai clienti. I sondaggi periodici in merito effettuati dalle società di trasporto pubblico in Italia costituiscono una fonte di informazioni preziosa per gli operatori e gli enti pubblici romeni. L'importanza di questa

attività è meglio compresa, dopo il successo del Progetto STIMULUS, che ha indagato sui criteri di segmentazione tradizionale e non del mercato dei trasporti in alcune capitali europee, tra cui Roma e Bucarest. Quanto alle modalità di trasporto, i risultati di alcuni sondaggi condotti nella capitale romena rivelano una marcata preferenza del pubblico per i mezzi di trasporto pubblico, in particolare per la metropolitana. Anche se gli intervistati hanno detto che l'automobile è più rilassante e che possederne una significa libertà. Dopo decenni di restrizioni, usare l'automobile è ancora un lusso per molti, anche tra quelli che ce l'hanno. A causa della mancanza di strutture dedicate, l'uso della bicicletta non è considerato né veloce né sicuro.

2. Gestire la mobilità e la pianificazione

Le moderne metodologie e tecnologie di pianificazione dei trasporti, e in special



modo della gestione della mobilità, trovano terreno vergine nella quasi totalità delle città romene. Manca ancora però un master plan in grado di identificare origine e distribuzione dei percorsi, di prevedere i flussi futuri in modo da prioritizzare le strategie di trasporto a favore di un approccio orientato al settore pubblico. C'è molto da fare nel campo della gestione dell'uso del territorio (compresi i siti di interesse storico), della progettazione di parcheggi (anche dove la con-





cessione è fattibile, ci sono problemi legati alla scarsità di risorse finanziarie locali e al basso livello delle tariffe praticabili), dei piani per la mobilità dei pedoni, dei ciclisti, dei disabili e del trasporto merci.

Il precedente coinvolgimento di Bucarest nel Programma Quadro EC-RTD nell'ambito dei Progetti CAPTURE e DANTE (entrambi coordinati da TTR Oxford e con FIT Consulting a dirigere il pacchetto di lavoro) hanno consentito agli specialisti e ai decisori locali di comprendere la gestione dei progetti dimostrativi relativi agli interventi reali e alla gestione della mobilità nella fase pre-pilota.

Se a questo si aggiunge l'esperienza maturata nel corso della esecuzione del master plan di Bucarest da parte di una società giapponese, gli enti pubblici, gli operatori e le società di consulenza locali hanno una buona base per costruire nuove politiche, strategie e provvedimenti su obiettivi possibili. Questo settore potreb-



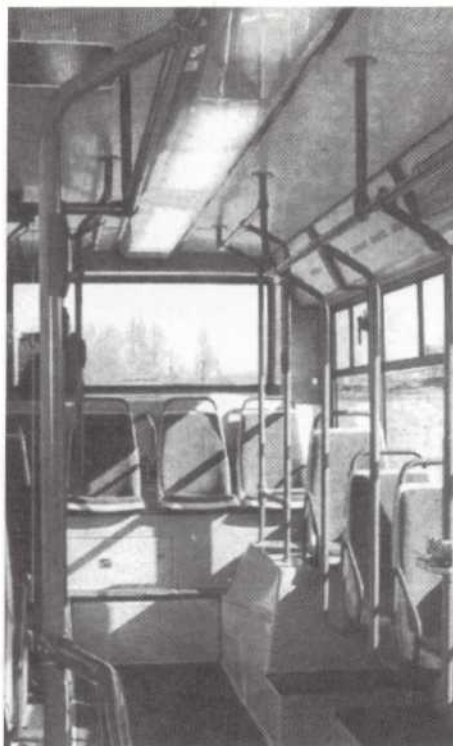
be rappresentare una opportunità per relazioni bilaterali o di mutuo sostegno nel quadro di futuri progetti ricompresi nel 2° e 3° stralcio del quinto Programma Quadro, allargando in campo internazionale la partnership pubblico-privata promossa da ATAC-COTRAL e da FIT Consulting nel quadro della Task Force T4 (Trasporti-Turismo-Tecnologia-Training). La percorribilità di questa ipotesi è ancora più evidente se si considera che il consulente locale della Romanian Union of Public Transport (Gestionnaires Sans Frontieres Romania) è partner in due importanti progetti finanziati dalla DG 7: CAPE (realizzazione di un inventario delle migliori pratiche telematiche nella UE e nei PECO) e ADVANCE (creazione del Servizio Informativo Europeo sui Trasporti Locali - ELTIS, vedi il sito <http://www.eltis.org>.)

3. Modernizzare strutture e parco mezzi

La rete tranviaria ha una storia lunga e ininterrotta e gode di una solida tradizione

nelle città romene. Ma il prolungato funzionamento, le soluzioni tecniche inadeguate e le misure di riabilitazione insufficienti hanno reso necessari numerosi contributi alle spese di esercizio e di manutenzione. Se in molte città il processo di riabilitazione o modernizzazione è ancora allo stadio iniziale per la cronica mancanza di fondi, Bucarest beneficia di una linea di credito di 125 milioni di dollari USA dalla Banca Europea per gli Investimenti, destinati al miglioramento di circa 100 chilometri di rete tranviaria (potenzialmente anche la base per una metropolitana leggera). La procedura di appalto avrà inizio quest'anno ed offrirà un'opportunità di cooperazione tecnico-economica con partner stranieri, anche italiani.

Bucarest è anche la città romena più all'avanguardia per quanto riguarda l'utilizzo di autobus e tram dell'ultima generazione. Più di 500 nuovi autobus DAF o ROCAR-DE SIMON dotati di motori





Euro 1 / Euro 2 e più di 100 tram con modulatori meccanici dimostrano la fattibilità di un processo caratterizzato da un eccellente rapporto utilizzo/spesa. La elevata produttività delle attrezzature e delle tecnologie determina il buon livello gestionale delle società di trasporti e degli enti pubblici, intente a definire nuove politiche nel campo delle risorse umane per contrastare la disoccupazione.

Relativamente agli aspetti ambiente ed energia, è importante sottolineare che i programmi gestiti dalla Comunità Europea, come ECOS-OUVERTURE, LIFE e ISPA, prevedono importanti strumenti di finanziamento per uniformare i PECO, Romania compresa, agli standard europei, dando la massima priorità alle soluzioni per il settore dei trasporti. Bucarest non è l'unica città romena inserita nei progetti comunitari nel campo dei trasporti. Costanza, una rinomata località turistica sulla costa del Mar Nero è oggi interessata da due progetti: uno dedicato alla gestione della mobilità nelle

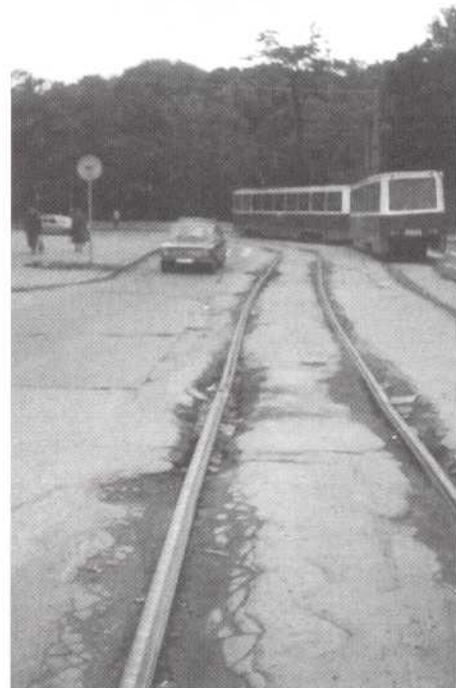


aree turistiche (MOST) e l'altro alle campagne pubblicitarie nel trasporto pubblico (TAPESTRY). Suceava, già capitale della vecchia Moldavia, partecipa al progetto ALTERECO del programma ECOS-OUVERTURE, implementando alcuni piani di tutela dell'ambiente nel campo dei trasporti (fra breve verrà indetta una gara d'appalto per la fornitura di convertitori catalitici per gli autobus). Arad, una cittadina situata nella zona di confine con l'Ungheria e che presenta quindi un buon potenziale economico dovuto all'essere porto franco ed alla presenza del Corridoio Europeo n. 4, si sta preparando alla mobilità di attraversamento confine.

4. Biglietti convalidati a distanza

L'attuale sistema di convalida biglietti nelle città romene, in uso da più di 25 anni e che si avvale di obliteratrici meccaniche, è obsoleto e non corrisponde più alle attuali aspettative gestionali tese al consolidamento dei profitti e dell'offerta commerciale. Nel caso del trasporto pubblico di superficie a Bucarest, uno studio recente ha suggerito la messa in opera di una tecnologia combinata basata su tessere «smart card» convalidate a distanza e tessere magnetiche, in grado di offrire il massimo rapporto prestazioni/prezzo e di risolvere due problemi fondamentali, come l'integrazione con il sistema di biglietteria della metropolitana, e la convenienza di una tariffa più economica sulle tratte singole.

Si potrebbe adottare, in sostituzione del sistema attuale, un sistema tariffario a zona basato su radiofari collegati a un sistema di telerilevamento GPS. Il già menzionato sondaggio STIMULUS suggerisce che i viaggiatori sarebbero ben disposti ad accogliere una tariffazione a zona. Una generalizzazione del sistema



di convalida biglietti allo stato dell'arte a Bucarest farà sì che i vertici delle aziende di trasporto prendano sistematicamente in considerazione le aspettative, gli atteggiamenti ed i comportamenti dell'utenza. Occorre offrire tariffe adeguate, oltre che attivare e monitorare efficienti strategie di comunicazione, se si vuole mantenere l'attuale elevato livello di utilizzo dei mezzi pubblici evitandone gli effetti collaterali quali frodi e vandalismo. Atteso che i casi di attivazione di tecnologie di convalida a distanza su scala urbana sono ancora allo stadio emergente in Europa, la prevista avanguardia di Roma nella introduzione di questa tecnologia potrebbe rappresentare un'utile fonte di ispirazione per Bucarest.

Le trattative sul finanziamento del sistema di convalida biglietti si trovano nella fase finale. Una volta raggiunto, l'accordo costituirà un importante passo avanti per la promozione e l'incoraggiamento dei sistemi di trasporto intelligenti e delle tecnologie informative, di un migliore collegamento al «villaggio globale» e del networking di aziende e realtà specialistiche. ■