



DALLA ROMANIA

Un interessante incontro con Dan Cotenescu, presidente della più importante borsa noli rumena, ci ha fatto meglio comprendere questo mercato che sta diventando sempre più importante per gli scambi commerciali col nostro Paese e con tutta l'Europa occidentale



di **Alessandro Bassi**

Salvo imprevisti dell'ultima ora, mancano oramai pochi mesi all'adesione della Romania

all'Unione Europea, vista la ferma volontà, da parte del governo rumeno, nel mantenere gli impegni garantiti che le permettano di rientrare nei parametri previsti dalla Commissione Europea. La decisione finale sarà presa il prossimo

ottobre, in seguito ad un'approfondita analisi dei progressi e degli sforzi che sono stati certificati dalla stessa Commissione nel maggio scorso. Se tutto andrà per il meglio dunque, la Romania entrerà nella UE dal 1° gennaio 2007.



E' interessante quindi scoprire il mondo dei trasporti della Repubblica Rumena e comprendere quali prospettive potranno

presentarsi con l'entrata effettiva in Europa. L'occasione è giunta quest'anno ad Arad (Romania), dove si è tenuta, dall'8 al 12 giugno, la fiera Transport-Ar, alla quale partecipano numerose aziende che gravitano attorno al mondo dell'autotrasporto.

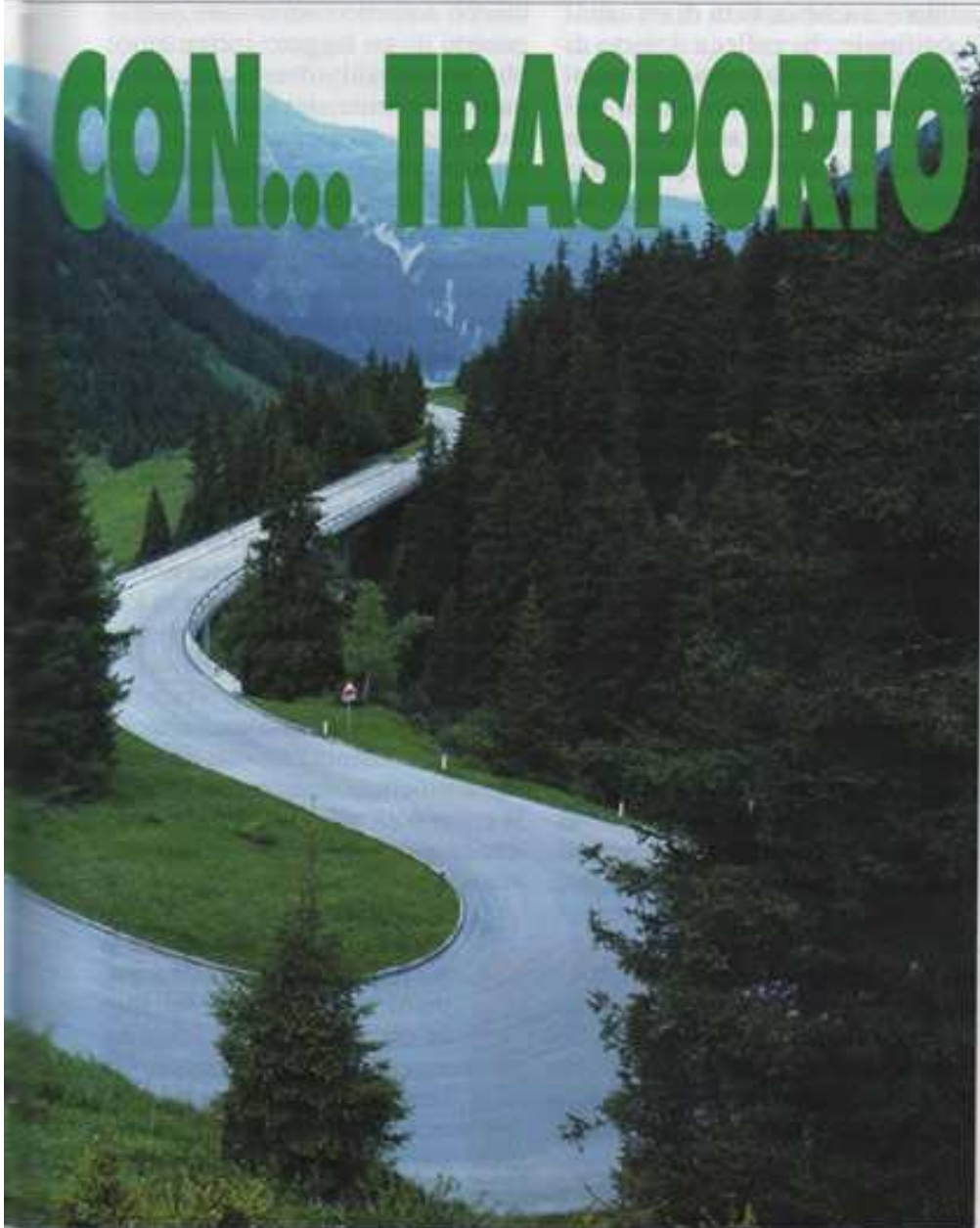
La nostra redazione ha visitato tutti i padiglioni e, tra questi, ha scelto di fermarsi allo stand dell'azienda Dacoda, uno dei più autorevoli tra gli espositori, nel quale ha incontrato L'Ing. Dan Cotenescu, Presidente di Bursa Transport, la borsa noli dei trasporti più utilizzata in Romania, che già opera con diverse nazioni europee, Italia su tutte, per l'interscambio di merci e vettori. Con lui abbiamo parlato di mercato, di problematiche legate al trasporto e, naturalmente, di servizi ad esso dedicati.

? Sig. Cotenescu, in un Paese di oltre 22 milioni di abitanti, quante aziende di autotrasporto e spedizioni sono attive in Romania e qual è la loro dimensione media?

DC: Il panorama romeno vede la presenza di circa 20.000 aziende con licenza di trasporto merci generali. Le aziende grandi, con flotte oltre i 100 veicoli si contano all'incirca in 250 unità.

In Romania ci appoggiamo a circa 600 case di spedizioni o di intermediazione che operano

CON... TRASPORTO



LAROTRANS

Efficienza e Puntualità al servizio di Terzi

Autotrasporti C/ Terzi

Via G. Garibaldi - Montesano Scalo (SA)

Tel. 0975/863211 - Fax 0975/863292

Cell. 335/6213094

"Disponibilità di servizio piattaforma per fresco e congelato in sede"



L'INTERVISTA

Dalla Romania con... trasporto

utilizzando una dinamica molto diversa da quella tradizionale: generalmente quella dello spedizioniere è considerata soltanto un'attività connessa a quella del trasporto, ma in realtà la quasi totalità degli spedizionieri è a sua volta anche trasportatore in possesso di una flotta propria. Questa condizione ibrida è specifica della società rumena, ma è pure molto diffusa anche in altri Paesi dell'Est europeo.

L'azienda che normalmente si occupa di autotrasporto, nel momento in cui si ritrova ad avere tutta la propria flotta impegnata, si "trasforma" in casa di spedizione, assegnando i carichi in surplus ad altre società che si occupano di trasporto. In realtà tale attività non è corretta, dal punto di vista legale, in quanto queste aziende non hanno l'autorizzazione che permette di praticare attività di intermediazione, ma viene praticata per consolidare rapporti professionali ed una continuità commerciale con i clienti.

? **Come si articolano le attività di logistica e trasporto delle aziende rumene?**

DC: Non vi è una vera e propria strutturazione/organizzazione dell'attività, ma si può affermare che la maggior parte delle aziende opera nell'area del trasporto stradale. In Romania esistono circa 50 importanti realtà che non si occupano di trasporto su gomma bensì di trasporto marittimo, svolto prevalentemente nell'area meridionale della costa rumena, in prossimità delle città di Costanza e Mangalia. Una piccola parte inoltre è impegnata nel trasporto fluviale attraverso il Danubio, ma tale commercio è ancor meno strutturato e permette

ovviamente volumi di trasporto minori rispetto a quelli marittimi, ma ciò non significa che sia da sottovalutare, anche in virtù di un canale artificiale che collega il porto di Costanza al Danubio stesso. Per quanto concerne invece il trasporto su rotaia, malgrado sia ottimamente strutturato per il trasporto passeggeri, per quanto concerne il trasporto di merci è sicuramente meno performante di quello su gomma.

? **Quali sono i Paesi più importanti per le importazioni ed esportazioni e quali sono le materie prime e le merci in generale più trasportate?**

DC: Innanzitutto va premesso che la Romania ha una importante rete di relazioni commerciali con molti Paesi europei ed emergenti. I Paesi di destinazione, per ciò che concerne i prodotti rumeni, sono, in ordine di importanza, Italia, Germania e Francia, mentre quelli dai quali si importano merci sono sempre l'Italia, la Germania e la Francia, per evidente simmetria di trading, ma anche Olanda, Belgio,

Gran Bretagna ed area scandinava. Va inoltre detto che le relazioni commerciali con i Paesi dell'ex blocco sovietico sono state protagoniste di un leggero incremento, pur rimanendo ad un livello non particolarmente elevato.

I materiali maggiormente esportati sono il legno, i semilavorati, la componentistica industriale, i tessuti, le confezioni e numerosissimi prodotti integrati nel LON (Local Operating Network), utilizzati da noti brand occidentali quali ad esempio Geox, Stefanel, Bata, per gli evidenti bassi costi di mano d'opera.

? **La Romania è sempre stata penalizzata rispetto ad alcuni Paesi dell'Est Europa con l'obbligo di rispettare dei limiti di merci sottoforma di quote annuali da e verso l'Italia. Ce ne vuole parlare più ampiamente?**

DC: In realtà questo concetto va parametrizzato ai rapporti di interscambio commerciale con l'Italia; le restrizioni più forti con la vostra nazione sono un nodo, non facile da sciogliere e da accettare, che viene spesso dibattuto nelle sedi di associazione di categoria ed è un punto che i rispettivi governi hanno spesso sui loro tavoli. La prova di forza ha una ragione contingente ed ha il sentore della motivazione formale, dovuta al fatto che i trasportatori rumeni erano avvezzi ad effettuare cabotaggio proprio in Italia, facendosi forza dei propri costi bassi, e la reazione del Ministero dei Trasporti italiano è stata quella di imporre restrizioni severe, non solo per i grandi trasporti, ma anche per quelli sotto le 7,5 tonnellate. Il numero delle autorizzazioni offerte dall'Italia alla Romania è attualmente

Dan Cotenescu, presidente di Bursa Transport e di Dacoda





largamente insufficiente e non rispecchia le necessità del mercato che mirerebbe in realtà ad un flusso più consistente del traffico. Le autorità italiane hanno infatti colpito molto duramente gli interessi e le operazioni dei trasportatori rumeni in Italia: in questo momento i limiti al trasporto verso l'Italia sono in il problema più sentito per tutto il settore trasportistico rumeno. Le organizzazioni di trasporto rumeno puntano inoltre il dito sull'azione di protezionismo commerciale attuato dal governo italiano, che, come conseguenza a questa ingiusta restrizione, vede che il trasporto tra Romania e Italia avviene paradossalmente con operatori e veicoli italiani, cercando di fatto un controllo italiano dell'import export.

Va aggiunto che questa politica restrittiva genera un incremento dei costi per le aziende italiane stesse, che anziché avvalersi di trasportatori meno costosi, sono costrette ad operare con propri vettori. Per concludere questa finestra sul complesso panorama dei rapporti transnazionali, riteniamo di dover segnalare la nostra difficoltà ad accettare che, a causa di qualche incidente o qualche comportamento scorretto di alcuni operatori, sia un intero sistema a dover accusare le restrizioni.

? Cosa cambierà nello scenario del trasporto rumeno con l'entrata in Europa?

DC: Dopo l'ingresso in UE è molto probabile che vengano abolite

tutte le autorizzazioni e verranno meno le restrizioni, oggi indispensabili per il trasporto rumeno all'estero e ciò comporterà un sicuro cambiamento per il mondo dell'autotrasporto dell'Est europeo. Esiste però una nostra diffidenza verso le aziende straniere che potrebbero scegliere di aprire delle filiali in Romania e che, grazie a delle infrastrutture più solide, rappresenterebbero una dura concorrenza per le società locali; altresì i trasportatori rumeni aspettano con impazienza l'ammissione in Europa, per non aver più bisogno nemmeno delle autorizzazioni di transito (es. Ungheria), che ad oggi creano rallentamenti, isteresi e disagi durante i viaggi.

? Da molti anni, Lei dirige la Borsa noli dei trasporti più diffusa in Romania nata per prima con l'avvento di Internet. Come funziona Bursa Transport?

DC: Quando abbiamo avviato la banca dati Bursa Transport, il livello della penetrazione dei servizi Internet in banda larga era appena agli inizi ed assolutamente poco sviluppato (aprile 2001); quel momento è stato superato e la rete dei servizi Internet è cresciuta in modo esponenziale. Bursa Transport è vista dai suoi utenti come una casa di spedizioni elettronica e conta più di 1000 accessi ogni giorno. Il fine operativo è quello di generare un contatto tra i due attori del

trasporto, spedizioniere ed autotrasportatore affinché la negoziazione sia assolutamente privata: la borsa noli rappresenta in questo modo uno strumento di ottimizzazione del lavoro, di creazione di nuovo business e di riduzione dei costi di comunicazione.

? Quanti clienti utilizzano Bursa Transport e quante offerte di carico transitano giornalmente?

DC: Ad oggi il nostro portafoglio clienti conta 3500 utenti attivi, mentre sulla borsa noli registriamo più di 3000 offerte di carico online e circa 1000 veicoli disponibili ogni giorno.

? Nel 2005, vi siete collegati con la prima borsa noli italiana, Transpobank. Quali vantaggi vi ha portato questa interconnessione con l'Italia e quali prospettive per il futuro?

DC: Il più importante è sicuramente quello di aver acquisito un capitale di esperienza molto raro per una azienda rumena. Inoltre possiamo affermare senza ombra di dubbio di essere stati i primi ad aver organizzato una struttura tecnologica di scambio di informazioni a questo livello. A nostro parere, questo è il futuro per tale tipo di partnership, dove lo scambio in real-time arricchisce entrambe le parti. ◀

Ponzo Rosario

AUTOTRASPORTI LOGISTICA E SERVIZI
DAL 1960

VIA GRAMSCI SNC

85028 RIONERO IN VULTURE (PZ)

CELL. 335-7817201

E-mail: conarpark@virgilio.it

- Autotrasporti Nazionali ed Internazionali
- Logistica e Servizi
- Sponde Idrauliche
- Frigo
- Maxi volume