

logi info&tech
Osservatorio Logistico Veneto

Il settore dell'autotrasporto in Serbia-Montenegro: un caso-mercato

Novembre 2005

logi info&tech Osservatorio Logistico Veneto

Via Sommacampagna, 61 – 37137 Verona (VR)

Tel. 045 8082186 – fax 045 8625463 – info@osservatoriologisticoveneto.it

www.osservatoriologisticoveneto.it

Il presente rapporto è frutto della collaborazione tra Informest e l'Osservatorio Logistico Veneto, nell'ambito del corso "B.E.T.A. 2" Balkan Experts Training Activity, II edizione, finanziato dal Ministero per le Attività Produttive con i fondi della legge 84/2001 (recante Disposizioni per la partecipazione italiana alla stabilizzazione, alla ricostruzione e allo sviluppo di Paesi dell'area balcanica)

Gruppo di lavoro:

Danilo Desiderio

Marco Geremia (supervisione e coordinamento)

Si ringraziano per il prezioso contributo dato al presente lavoro:

Enrico Barbieri (Direttore Ufficio ICE di Belgrado), Mario Signoretto (Doganalista in Verona), Zoran Todorović (Todorović Company, Belgrado), Borislav Borović (Assistant Minister for Road Transport del Ministero serbo degli Investimenti di Capitale), Olivera Medar (Università di Belgrado, Facoltà di Trasporti ed Ingegneria del Traffico), l'Associazione serba dei Trasportatori internazionali (Medjunarodni transport), la Camera di Commercio Serba, Valerio De Toni (Saima Avandero, Verona), Consorzio ZAI Interporto di Verona, Quadrante Europa, Giovanni Venturini (AVAS, Verona) ed il gruppo di lavoro "Across 45°: Marketing action for intermodal logistics between Croatian and Serbian area and North-East Italy".



INDICE

1.	Premessa	3
2.	Introduzione: I collegamenti infrastrutturali fra l'Italia e i Balcani.....	4
3.	Unione di Serbia e Montenegro	7
4.	Quadro Economico	8
4.1	Livelli di internazionalizzazione ed investimenti diretti esteri (IDE).....	12
4.2	Aspetti di diritto societario.....	14
4.3	Aspetti fiscali	16
4.4	Aspetti doganali.....	18
4.4.1	Zone franche.....	19
5.	Quadro infrastrutturale	21
6.	Il mercato serbo dell'autotrasporto.....	26
6.1	Le autorizzazioni per il trasporto in Italia.....	32
6.2	Cabotaggio	35
7.	Rischi ed opportunità	36
8.	Conclusioni	39



1. Premessa

Il presente studio rappresenta un momento di approfondimento relativo al mercato del trasporto merci su gomma in un Paese, l'Unione di Serbia e Montenegro, che costituisce una delle principali aree di proiezione del sistema imprenditoriale italiano e veneto in particolare nell'ambito dei Balcani.

L'obiettivo è quello di dettare delle linee guida per le imprese, in particolare quelle di trasporto, interessate a sviluppare le proprie relazioni economiche con un Paese che presenta un notevole potenziale di crescita e che occupa una rilevante posizione geopolitica, data la sua centralità rispetto alla penisola balcanica. Tutto ciò allo scopo di fornire un adeguato supporto alle imprese in un settore, quale quello dei trasporti e della logistica, che vista la fase di sviluppo e di trasformazione in corso delle economie balcaniche, appare decisamente strategico.

Lo studio si propone inoltre lo scopo di tracciare delle linee strategiche volte a facilitare la penetrazione degli operatori economici italiani nel Paese, tenendo conto dello stato dei collegamenti e del grado attuale di sviluppo delle infrastrutture locali.

Il progetto è stato realizzato sulla base di apposite attività di indagine svolte sia in Italia che in Serbia, nonché su una serie di interviste fatte a testimoni privilegiati del sistema delle imprese e del settore pubblico, quali: osservatori ed attori istituzionali sia italiani che serbi, camere di commercio, enti/strutture di cooperazione internazionale, associazioni di categoria, operatori del settore trasporti e non ultime alcune imprese leader per posizionamento sulle direttrici di traffico che collegano l'Italia alla Serbia.

Dopo una iniziale analisi delle principali criticità e carenze in termini di collegamenti di trasporto da e verso i Balcani, quali fattori in grado di limitare la potenziale espansione delle relazioni economiche soprattutto di alcune regioni italiane, viene esaminato il mercato dell'autotrasporto serbo, con l'individuazione dei principali attori, della concorrenza, delle strategie utilizzate e delle problematiche legate ai futuri scenari di sviluppo del settore.

Segue l'indagine delle principali opportunità ed i rischi associati all'internazionalizzazione delle imprese di trasporto venete ed italiane, con particolare riguardo all'apertura di filiali estere nei Balcani, all'avvio di partnership commerciali e/o operative ed alla realizzazione di operazioni di acquisizione di società estere.

Infine, vengono riportate alcune indicazioni per favorire l'insediamento nel Paese delle ditte di autotrasporto italiane, sfruttando anche le opportunità offerte da una legislazione particolarmente favorevole agli investitori stranieri.



2. Introduzione: I collegamenti infrastrutturali fra l'Italia e i Balcani

I Balcani¹ rappresentano, per ragioni geografiche, storiche ed economiche, un'area di grande interesse per l'Italia, sia per la tradizione di rapporti culturali e commerciali che ci lega con alcuni dei principali Paesi che compongono l'area, che grazie alle dinamiche innescate dal processo di allargamento ad est dell'Unione Europea.

Condizione essenziale affinché l'Italia possa giocare un ruolo di riferimento in questo scenario, è lo sviluppo di una rete adeguata di infrastrutture collegamento con quest'area. Le infrastrutture infatti, oltre ad essere essenziali per lo sviluppo economico, nonché per la coesione e l'integrazione sociale dei Balcani, assumono un ruolo determinante anche ai fini della futura evoluzione dei traffici del nostro Paese con essi.

Sotto questo profilo invece, si registrano alcune problematiche dovute alla carenza o scarsa efficienza dei collegamenti infrastrutturali, soprattutto se paragonati a quelli disponibili lungo le direttrici del Nord Europa². L'analisi evidenzia infatti una realtà a Sud delle Alpi rimasta sostanzialmente immutata dalla fine degli anni '90, dove se si fa eccezione per pochi tronchi autostradali realizzati in Slovenia e in Italia, i collegamenti stradali con i Balcani scontano ancora una serie di problemi e di carenze che penalizzano di fatto i trasporti di merci verso quest'area, determinando situazioni di congestione delle vie di comunicazione che a loro volta si traducono in rallentamenti dei flussi di traffico. In altri termini, al grado e al ritmo di integrazione dei mercati europei avvenuto nell'ultimo decennio fra Ovest ed Est non ha corrisposto un parallelo ed equilibrato sviluppo delle infrastrutture di trasporto tra le due aree poste a Nord ed a Sud delle Alpi.

La situazione è ancora peggiore dal punto di vista dei collegamenti ferroviari, dove si registra addirittura una diminuzione di efficienza rispetto al periodo antecedente agli anni '90, conseguenza soprattutto di errate pianificazioni degli investimenti pubblici nel settore e di una gestione non sempre efficace delle politiche di trasporto, con risultati insoddisfacenti, in termini di manutenzione ed ammodernamento delle reti³. Si pensi infatti che nei soli Balcani occidentali⁴, il 13% delle strade necessita di interventi di ampliamento della carreggiata, il 50% di interventi di riparazione o di rafforzamento del manto stradale, mentre per quanto riguarda la rete ferroviaria, l'86% della stessa è ancora a binario unico ed è elettrificata per un 59%, mentre solo l'11% è considerato in buone condizioni. Bassa è inoltre anche la diffusione dell'intermodalità⁵.

A quest'ultimo proposito, non inaspettatamente, si rilevano una serie di ostacoli di carattere tecnico, economico, giuridico e politico⁶: di fatto i singoli modi di trasporto si presentano non

¹ Nella definizione che qui viene utilizzata, l'area balcanica comprende i seguenti paesi: Albania, Croazia, Bosnia-Erzegovina, Bulgaria, Macedonia, Serbia-Montenegro e Romania.

² Basti pensare ad esempio, che l'itinerario ferroviario tra Vienna e Budapest è stato ammodernato già nella prima metà degli anni '90, avvalendosi anche di un credito del governo tedesco, mentre l'autostrada M1 (Vienna-Budapest) è stata completata alla fine del 1996. Negativa è invece la situazione dello sviluppo della rete autostradale sull'itinerario Venezia-Trieste-Lubiana-Budapest, dove al di là delle difficoltà in territorio italiano (passante di Mestre), si può constatare come si siano avuti dei ritardi nella realizzazione della direttrice Sud rispetto a quella a Nord delle Alpi, che è invece operante (relativamente sia al tratto sloveno che a quello ungherese).

³ European Commission and World Bank, Joint Office for South East Europe: "Report by the Chair of the Infrastructure Steering Group Implementing Regional Transport Priorities in the Western Balkans", settembre 2003

⁴ Albania, Croazia, Bosnia-Erzegovina, Macedonia e Serbia-Montenegro

⁵ South-East Europe Transport Observatory (SEETO), Technical Note: Review of Planning, May 2005

⁶ Parlamento europeo, Gruppo di lavoro del Segretariato generale, Task force sull'ampliamento, Nota tematica n. 44 "La politica dei trasporti e l'ampliamento dell'Unione europea", Lussemburgo, 28 luglio 1999.



adeguatamente interconnessi tra loro (da terminali intermodali, portuali, ecc.), né tantomeno risultano sufficientemente armonizzati ed integrati a livello transfrontaliero⁷.

Alla inadeguatezza dei collegamenti infrastrutturali tra Italia e Balcani, rispetto all'aumento del volume degli scambi commerciali con l'Est Europa, si aggiungono poi ulteriori criticità, quali la segmentazione ed il livello di vischiosità delle procedure doganali, nonché gli ancora diffusi fenomeni di corruzione, i quali contribuiscono a determinare rallentamenti dei flussi di traffico, in specie alle frontiere con alcuni Paesi, che a loro volta si traducono in ritardi nella consegna delle merci ed in maggiori costi per il trasporto delle stesse.

Per ciò che concerne la direzione dei flussi di traffico delle merci in partenza dall'Italia verso i Balcani, i dati raccolti evidenziano la realtà di un'Italia divisa in due: per quanto riguarda le Regioni Centro-Settentrionali l'interscambio avviene soprattutto attraverso le vie terrestri, con tutti i problemi sopra citati legati alla carenza, al cattivo stato e la congestione delle vie di comunicazione stradali ad Est, mentre per quanto riguarda le Regioni del Mezzogiorno italiano, la stragrande maggioranza del traffico commerciale (circa il 92%) segue le rotte commerciali marittime dell'Adriatico, principalmente attraverso i porti di Bar (Serbia) e Durazzo (Albania). Si tratta tuttavia di un traffico esclusivamente a carattere bilaterale, da costa a costa, che ha difficoltà a raggiungere le aree più interne dei Balcani, dato il cattivo stato dei collegamenti con l'entroterra della penisola (quali ad esempio il nord della Serbia, la Macedonia ed alcune parti della Romania). Questo è il motivo per cui molti di tali flussi prendono la via dei principali porti greci, per giungere attraverso apposite direttrici interne nei luoghi di destinazione collocati nel cuore dei Balcani⁸. Peraltro, come si può osservare nella tabella sottostante, le esportazioni delle Regioni del Centro-Sud Italia verso la Serbia rappresentano (in valore), un quinto circa delle esportazioni delle Regioni del Nord Italia.

Tabella 1: Esportazioni delle Regioni italiane in Serbia per area - Anno 2004 (valori in euro)

Nord		Centro Sud	
Lombardia	248.335.718	Puglia	62.608.521
Veneto	156.463.716	Umbria	22.276.335
Emilia Romagna	106.824.461	Lazio	21.806.876
Friuli V.G.	80.922.082	Campania	17.616.345
Piemonte	67.546.881	Abruzzo	8.504.496
Toscana	53.301.451	Basilicata	7.119.875
Marche	44.769.583	Sicilia	3.312.038
Province A. di TN e BZ	6.482.567	Sardegna	2.248.137
Liguria	3.228.889	Calabria	2.013.149
Valle d'Aosta	129.114	Molise	244.801
Totali	768.004.462		147.750.572

Fonte: nostra elaborazione su dati ISTAT

⁷ Relazione della commissione per i trasporti e il turismo (A4-0011/99), relativa all'intermodalità e al trasporto merci intermodale nell'Unione europea, approvata nella seduta plenaria del 9.2.1999. (Relatore: on. Ulrich Stockmann).

⁸ L'ISDEE, Istituto di Studi e Documentazione sull'Europa comunitaria e l'Europa orientale di Trieste, ha recentemente realizzato uno studio per conto del Dipartimento per le Politiche di Sviluppo del Ministero dell'Economia e delle Finanze (MEF), il cui obiettivo principale era quello di giungere a proporre una strategia di intervento del nostro Paese per un miglioramento delle infrastrutture di trasporto tra l'Italia e i Balcani, in particolare di quelle di accesso dall'Adriatico all'area interna dei Balcani. Alcuni dei risultati di tale studio sono disponibili sul sito web del MEF all'indirizzo: www.dps.tesoro.it/internazionale_WPP.asp



Con riferimento ai problemi sopra esposti, relativi alla difficoltà (soprattutto per le Regioni centro-meridionali dell'Italia), di raggiungere commercialmente le aree più interne dei Balcani, l'*Italian Distribution Council* (IDC), consorzio di imprese costituito da Federtrasporti che promuove progetti di sistema nell'area balcanica, ha recentemente lanciato un'iniziativa di realizzazione di un corridoio plurimodale che dovrà collegare il porto di Bar con Timisoara, passando attraverso Belgrado.

A tal fine l'IDC ha avviato a tal fine uno studio, congiuntamente con l'ICE ed il porto di Bar, volto ad accertare la fattibilità di nuovi collegamenti marittimi tra i porti italiani e Bar, verificando sia le strutture dei porti di arrivo che di partenza, nonché le merci da trasportare e le infrastrutture di trasporto presenti nell'entroterra balcanico. Ne è derivata la proposta di attivazione di un servizio con cadenza settimanale tra Ancona e Bar ed uno studio di fattibilità realizzato da ICE, ANAS e l'Istituto serbo dei Trasporti (*Cip Saobracajni Institut*) di riammodernamento dell'itinerario stradale tra Bar e Belgrado. La relativa documentazione è liberamente consultabile sul sito web:

www.italiandistributioncouncil.com



3. Unione di Serbia e Montenegro

L'Unione Serbia e Montenegro nasce il 4 febbraio 2003 a seguito dell'intesa sottoscritta a Belgrado il 14 marzo 2002 che scioglie definitivamente la ex federazione Jugoslava.

La sua struttura, avente la natura di Confederazione, determina una complessa e talvolta inefficiente ripartizione di competenze fra livello federale e nazionale. Pur essendovi infatti un nucleo di competenze comuni che vengono esercitate su base paritaria dalle due Repubbliche (quali ad esempio le funzioni di politica estera, la sicurezza e le relazioni economiche internazionali), permane tuttavia una insufficiente armonizzazione tra le due entità che danneggia gli scambi economici tra le parti, riducendo le probabilità che l'Unione, inizialmente definita solo come un accordo triennale *ad interim*, possa divenire permanente.

In relazione a importanti funzioni, quali la gestione dell'economia e del commercio interno, la moneta, la sicurezza e l'ordine pubblico, l'amministrazione doganale ed il controllo delle frontiere, manca dunque un efficace coordinamento delle rispettive politiche, restando le stesse radicate nella competenza esclusiva di ciascuno dei due Stati. Accade così che esistano due banche centrali, due diverse monete (la Serbia usa il Dinaro, il Montenegro è passato nel novembre del 1999 al Marco Tedesco e da questo all'Euro), due sistemi fiscali e politiche doganali non ancora del tutto armonizzate.

Va tuttavia detto, a quest'ultimo proposito, che notevoli progressi sono stati realizzati tra Serbia e Montenegro a livello di armonizzazione dei dazi⁹, aspetto questo considerato prioritario dall'Unione Europea ai fini dell'apertura dei negoziati sull'Accordo di Stabilizzazione e di Associazione (A.S.A.)¹⁰. Al contrario, la particolare struttura costituzionale dell'Unione, insieme alla cd. "*questione serbo-montenegrina*" (ossia la sottile partita sulla tendenza indipendentista del Montenegro che pende come una spada di Damocle sui futuri assetti dell'area e sul futuro ingresso del Paese nell'UE¹¹), rappresentano ulteriori elementi che hanno inciso in maniera negativa sulla realizzazione delle riforme strutturali necessarie ai fini della firma dell'A.S.A.

⁹ La piena armonizzazione daziaria è prevista entro la fine del 2005.

¹⁰ Il Processo di Associazione e Stabilizzazione è l'asse principale della politica dell'Unione Europea nei confronti della regione balcanica, in quanto costituisce la struttura entro la quale vengono definite le relazioni contrattuali per l'adesione comunitaria. Il 10 ottobre 2005 sono stati ufficialmente avviati i negoziati per la conclusione dell'Accordo di stabilizzazione ed associazione tra l'Unione Europea e l'Unione di Serbia e Montenegro. Questo momento apre una nuova fase nelle relazioni con l'Unione Europea, indirizzando il Paese verso l'adesione all'UE e gettando le basi per la creazione delle prime relazioni contrattuali tra le due parti, il cui scopo è evidentemente quello di avvicinare l'economia del Paese a quelle degli altri Paesi europei.

¹¹ Un recente sondaggio realizzato dall'agenzia serba "Partner" ha evidenziato come ben l'81,2% dei cittadini serbi sia favorevole all'ingresso di Serbia Montenegro nell'Unione Europea. Di questi, circa il 31% ritiene che l'ingresso nell'UE sarebbe più rapido se riguardasse le due Repubbliche insieme, mentre il 24,1% ritiene che il processo sarebbe migliore se la Serbia si muovesse da sola.



4. Quadro Economico

Con una superficie pari ad oltre un terzo del territorio italiano (102.350 Km²) ed una popolazione di 10.662.087¹² abitanti, l'**Unione di Serbia e Montenegro** costituisce, dopo la Romania, il paese più esteso e più popolato dei Balcani. Collocato al centro dell'area di libero scambio dell'Europa Sud Orientale, è l'unico Paese balcanico ad essere legato alla Federazione russa da un'area di libero scambio che consente l'accesso in esenzione di dazi doganali ad un mercato di oltre 150 milioni di persone (§ 4.4, Aspetti doganali).

Ogni analisi di carattere economico dell'economia serba deve necessariamente partire dall'anno 2000, considerato che prima di tale data l'andamento dell'interscambio è stato profondamente influenzato dalle tensioni interne esplose con la guerra in Kosovo (1999) e che hanno determinato il congelamento dei rapporti commerciali del Paese e l'inizio di una fase di isolamento sul piano internazionale, per via dell'embargo ONU (1993-1996) che aveva proibito qualsiasi rapporto economico e commerciale¹³.

E' a partire dal 2001 che ha inizio un periodo di lenta ripresa economica del Paese,¹⁴ nonché di normalizzazione dei rapporti internazionali, nel quale emergono in tutta evidenza i segni di una ripresa dei tradizionali buoni rapporti commerciali con l'Italia. Occorre tuttavia aspettare l'anno 2003 per ristabilire i volumi di interscambio precedenti al conflitto in Kosovo. Nell'anno 1991 infatti, il totale degli scambi tra i due Paesi ammontava a 1.253 milioni di \$, di cui 662 milioni di US\$ rappresentati da esportazioni e 591 milioni di US\$ da importazioni della Serbia verso l'Italia (vedasi Tabella 2).

Tabella 2: Interscambio Serbia-Italia (valori in milioni di US\$)

Anno	Esportazioni vs. Italia	Importazioni da Italia	Totale
2000	222,6	389,8	612,4
2001	311,6	500,4	812,0
2002	330,3	652,7	983,0
2003	347,2	727,2	1.074,9
2004	486,0	1.065,3	1.551,4

Fonte: Camera di commercio serba

Se si considerano i dati dell'interscambio relativi all'ultimo anno si può notare come il totale abbia raggiunto i 1.551 milioni di dollari USA, con 1.065 milioni di US\$ rappresentato dalle esportazioni verso l'Italia (+ 42,7% rispetto al 2003) e 486 milioni di US\$ da importazioni dal nostro Paese (+ 39,2%). L'Italia si conferma anche nel 2004 come uno dei principali partner commerciali della Serbia-Montenegro, con un saldo che è tradizionalmente positivo per il nostro Paese¹⁵. Rispetto agli altri partner commerciali della Serbia infatti, l'Italia è infatti il Paese con cui l'Unione ha accumulato il disavanzo commerciale maggiore (pari al 45,6%, nel 2004). Per quanto

¹² Di cui circa 680.000 risiedono in Montenegro e 1.800.000 in Kosovo.

¹³ Le sanzioni applicate alla Serbia-Montenegro hanno prodotto effetti devastanti per lo sviluppo del Paese. Oltre ad annullare completamente i flussi di esportazione, hanno determinato una carenza interna di prodotti e materie prime. Nel solo 1993, la produzione industriale della Serbia e le vendite al dettaglio si sono ridotte rispettivamente del 40% e del 70%.

¹⁴ A partire dall'ottobre del 2000, con l'inizio del processo di risanamento dell'economia della Serbia, viene avviato, dietro le sollecitazioni del Fondo Monetario Internazionale (FMI), anche il riassetto del settore bancario.

¹⁵ Il volume delle esportazioni del nostro Paese verso la Serbia è notevolmente superiore rispetto alle esportazioni della Serbia verso l'Italia (di circa un terzo).



riguarda invece le esportazioni serbe verso l'Italia, il nostro Paese assorbe circa il 17-18% del totale¹⁶.

Tabella 3: Livelli di interscambio con l'Unione di Serbia-Montenegro

Totale scambi della Serbia con l'estero (anno 2004, valori in milioni di US \$)				
ESPORTAZIONI	IMPORTAZIONI	SALDO	Variazione % rispetto al 2003	
			Exp.	Imp.
3.701	11.139	- 7.438	+ 34,3	+ 49,0
Totale interscambio commerciale con l'Unione di Serbia e Montenegro (anno 2004, valori in milioni US \$)				
Principali Paesi importatori			Variazione % rispetto al 2003	
1.	Bosnia e Herzegovina	650,3	+ 56,5	
2.	Italia	486,0	+ 39,2	
3.	Germania	372,7	+ 27,1	
4.	Repubblica Macedone	266,9	- 19,3	
5.	Slovenia	163,6	+ 74,4	
Principali Paesi esportatori			Variazione % rispetto al 2003	
1.	Germania	1.501,1	+ 41,9	
2.	Federazione Russa	1.401,1	+ 36,9	
3.	Italia	1.065,4	+ 42,7	
4.	Cina	524,6	+ 69,9	
5.	USA	424,8	+ 103,1	

(Fonte: Elaborazioni Ice su dati Ente per la statistica della Serbia)

I dati relativi all'interscambio realizzato nella prima metà del 2005, evidenziano una ulteriore crescita dei volumi complessivi. Nei primi 8 mesi dell'anno infatti, la Serbia ha realizzato importazioni dall'Italia per un valore di 453,3 milioni di US\$, mentre l'Italia ha importato dalla Serbia 558,6 milioni di US\$ per un interscambio totale di 1.011 milioni di US\$. Rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente, le esportazioni serbe verso l'Italia sono raddoppiate, mentre le importazioni sono leggermente diminuite (vedi tabella in basso)

Tabella 4: Interscambio Serbia-Italia anno 2004, valori in milioni di US \$

	Importazioni serbe da Italia	Esportazioni serbe vs. Italia
Primi 8 mesi del 2004	221,0	599,5
Primi 8 mesi del 2005	453,3	558,6
Var. %	105,11%	- 7,32 %

Fonte: Camera di Commercio Serba

¹⁶ Si tenga però presente che una grossa quota di queste esportazioni costituiscono in realtà reimportazioni di prodotti italiani assoggettati ad operazioni di perfezionamento in Serbia.



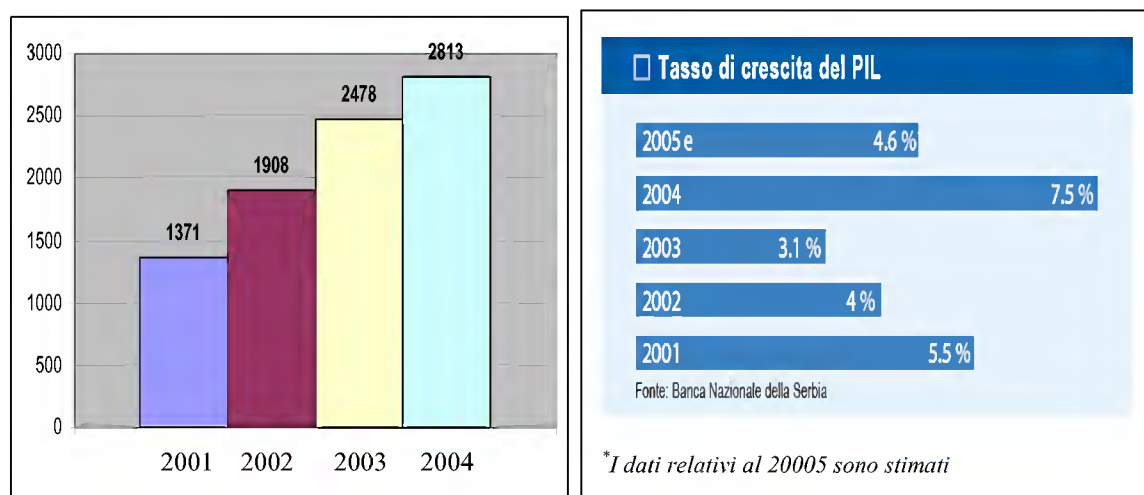
Per quanto riguarda invece la composizione degli scambi, l'Italia importa dalla Serbia soprattutto materie prime e merce a basso valore unitario (zucchero, mangimi, mais, semilavorati in legno ed elementi di legno per mobili e sedie, prodotti siderurgici e metalli non ferrosi, pelli pre-conciate (*wet blue*)), mentre dall'Italia vengono esportati in Serbia prodotti a più alto valore unitario ed aggiunto, con le principali voci del nostro export costituite da macchinari, filati, tessuti ed altri prodotti tessili, veicoli, calzature ed abbigliamento. Inoltre si stima che dei prodotti esportati dall'Italia verso la Serbia, una percentuale elevata (circa il 30%)¹⁷ ritorna in Italia dopo aver subito alcune operazioni di trasformazione (*Traffico di Perfezionamento Passivo – T.P.P.*)¹⁸.

L'operazione in questione, la quale consente all'imprenditore italiano di spostare in Serbia intere fasi di lavorazione dei propri prodotti, al fine di beneficiare dei costi sensibilmente più bassi, soprattutto a livello di manodopera, che il Paese è in grado di offrire, è diffusa principalmente nell'industria dell'abbigliamento e delle calzature, oltre che nella metalmeccanica, nell'industria del legno, dei prodotti agricoli ed alimentari, di pneumatici e del pellame grezzo¹⁹.

Dalle rilevazioni effettuate dal gruppo di lavoro del progetto *Across 45°* (§5)²⁰, si evince tuttavia negli ultimi anni una situazione di forte declino della quota di T.P.P. verso la Serbia.

A partire dall'anno 2001 si registrano nel Paese tassi elevati di crescita del Prodotto Interno Lordo. Il PIL pro-capite è infatti cresciuto dai 1.371 US\$ a 2.813 US\$ nel periodo dal 2001 al 2004, a dimostrazione di indiscutibili passi in avanti fatti dal Paese, e gli ultimi dati pubblicati dal Fondo Monetario Internazionale (FMI) nel Report del luglio 2005, indicano previsioni di crescita del 4,6% e del 4,8% rispettivamente per gli anni 2005 e 2006.

Tabella 5: Crescita annuale PIL pro-capite (periodo 2001-2004): valori in US\$



Fonte: SIEPA, Serbia Investment & Export Promotion Agency

¹⁷ Dati forniti dalla Camera di Commercio Serba.

¹⁸ Il regime doganale del perfezionamento passivo si sostanzia in una esportazione temporanea di materie o semilavorati ad un'impresa estera, affinché questa possa effettuare operazioni di lavorazione sulle stesse, per poi rinviare i prodotti ottenuti (cd. "*compensatori*") all'impresa originaria. La tecnica in questione, rientrante nel fenomeno del "*production sharing*", ovvero di frammentazione internazionale della produzione, presuppone che il processo produttivo possa essere segmentato in più fasi. A livello mondiale, i settori che maggiormente vi fanno ricorso sono il tessile-abbigliamento, l'elettronica e alcuni comparti della meccanica.

¹⁹ Dati forniti dalla Camera di commercio e dell'industria serba (www.pks.co.yu)

²⁰ *Across 45°: Marketing action for intermodal logistics between Croatian and Serbian area and North-East Italy, "Analisi esplorativa import export verso Croazia, Bosnia Erzegovina e Serbia Montenegro"*.



Peraltro, in Serbia-Montenegro l'apporto maggiore alla composizione del PIL del Paese è dato dal settore pubblico, mentre il settore privato vi contribuisce solo per un 45%²¹. La presenza dello Stato nell'economia infatti, è più forte che altrove, rispetto ad altri Paesi dell'area balcanica, essendo le privatizzazioni avanzate con notevole ritardo, almeno fino al luglio 2001, data in cui è stata costituita l'Agenzia nazionale per le Privatizzazioni, che ha impresso una forte accelerazione a tale processo²².

Per quanto riguarda invece il settore privato, il contributo alla formazione del PIL dei tre principali aggregati settoriali (agricoltura, industria e servizi) è stato caratterizzato negli ultimi anni da una sostanziale equidistribuzione nella creazione di ricchezza. In particolare, l'agricoltura svolge ancora un ruolo consistente (20%), che denota la lontananza del Paese dalla struttura economica delle economie di mercato mature, in cui industria e soprattutto servizi partecipano in maniera assolutamente prioritaria al PIL²³.

In tale valutazione occorre tenere tuttavia presente che i dati statistici sono in genere sottostimati, in quanto non tengono conto dell'economia informale²⁴ che, sebbene difficilmente quantificabile, rappresenta indubbiamente una percentuale elevata del PIL (alcune fonti stimano la portata dell'economia sommersa superiore al 40 % rispetto al prodotto nazionale ufficiale).

I livelli di inflazione, già elevati nel periodo successivo al conflitto in Kosovo, sono calati drasticamente negli ultimi 5 anni. Il tasso d'inflazione è infatti sceso dal 111,9% nel 2000 all'8,6% a maggio 2004, per poi risalire alla fine del 2004 di nuovo al 13,7%. Nel suo ultimo rapporto trimestrale, la Banca centrale serba prevede che l'inflazione della Serbia raggiungerà, a dicembre 2005 il 16-17%. Lo scenario pessimistico sarà reale se negli ultimi due mesi del 2005 ci sarà un ulteriore aumento dei costi dei servizi comunali. Per il 2006 è invece atteso un significativo calo dell'inflazione²⁵.

Tabella 6: Costi delle principali utenze (Fonte: SIEPA, Serbia Investment & Export Promotion Agency):

<u>Energia elettrica</u>	Euro 0,0350/kilowattora
<u>Acqua</u>	Le tariffe variano da 0,25 Euro (per uso residenziale) a 0,54 Euro a m ³ (uso industriale)

²¹ Tratto dal Rapporto ICE 2004 - 2005 "L'Italia nell'economia internazionale", pagg. 233 e ss.

²² Attualmente circa il 77% delle imprese di proprietà statale è stato privatizzato, per un totale di 1.382 aziende vendute ad acquirenti stranieri o domestici (dati SIEPA).

²³ La Serbia è un esportatore importante di prodotti agricoli e alimentari, la cui produzione è concentrata nella Regione della Vojvodina, nel nord del Paese. Il 26% dei prodotti agricoli serbi ed il 19% del totale della produzione di frutta e verdura è diretto in Italia. Tra le maggiori produzioni v'è quella dello zucchero, dei lamponi (quasi un terzo della produzione mondiale di lamponi proviene dal Paese), dei succhi di frutta (la cui produzione è riconosciuta in tutto il mondo per l'eccellente qualità) e delle carni fresche.

²⁴ L'economia informale, se da un lato aveva costituito uno strumento fondamentale per far fronte all'eccezionalità delle circostanze degli anni '90, rappresenta ormai un ostacolo allo sviluppo dell'economia e quindi anche delle attività di penetrazione commerciale ufficiale e legale, in quanto favorisce coloro che direttamente vi operano, mentre penalizza fortemente il sistema produttivo nella sua globalità ed in particolare chi è vincolato ad una programmazione di lungo periodo e che risente delle distorsioni al mercato ed ai principi della concorrenza leale rappresentate dai canali paralleli.

²⁵ Le stime della Banca in merito ai livelli di inflazione del prossimo anno si basano sulle ipotesi che il governo sarà in grado di raggiungere il suo obiettivo di surplus del budget e che il costo del petrolio sui mercati internazionali crescerà del 13,8% su base annuale, mentre quello dei beni primari diminuirà del 2,1% (in base alle previsioni del Fondo Monetario Internazionale). La Banca ipotizza, inoltre, che ci sarà un +20% nel costo dell'energia elettrica e del 10% del costo dei servizi comunali.



4.1 Livelli di internazionalizzazione ed investimenti diretti esteri (IDE)

La materia degli investimenti diretti esteri è regolata in Serbia, a livello confederale, dalla legge sugli Investimenti Esteri, entrata in vigore il 19 gennaio 2002 e successivamente modificata nel gennaio 2003. Tra Italia e Serbia è inoltre in vigore un accordo sulla promozione e protezione degli investimenti fin dal 19 maggio 2001.

La nuova legge, il cui principale obiettivo è quello di creare un ambiente favorevole per gli investitori stranieri, si basa sul principio di non discriminazione. In particolare, agli investitori esteri viene garantita la piena tutela giuridica dell'investimento realizzato, con la possibilità di rimpatriare liberamente profitti, dividendi ed altri beni collegati all'investimento. Infine, la legge consente l'importazione in esenzione dal pagamento dei dazi doganali di macchinari, capitali fissi ed altri materiali necessari all'investimento.

Negli ultimi anni, sempre più investitori italiani hanno mostrato interesse per il mercato serbo. Nonostante il fatto che tedeschi, austriaci e greci si siano mossi per primi, l'Italia ha saputo conquistare rapidamente le prime posizioni nella classifica dei principali investitori nel Paese. Le modalità prevalenti attraverso le quali si è affermata la presenza italiana sono state le acquisizioni di società e la creazione di joint-venture soprattutto nei settori edile, alimentare, calzaturiero, tessile e del vestiario, chimico, della cantieristica navale e agricolo.

Gli investimenti principali sono stati indirizzati principalmente nell'ambito delle attività commerciali e della distribuzione, nonché in vari rami dell'industria, quali marmi e graniti, carta d'imballaggio, mobili, decorazioni, meccanica, attrezzature ospedaliere, abbigliamento ed articoli sportivi.

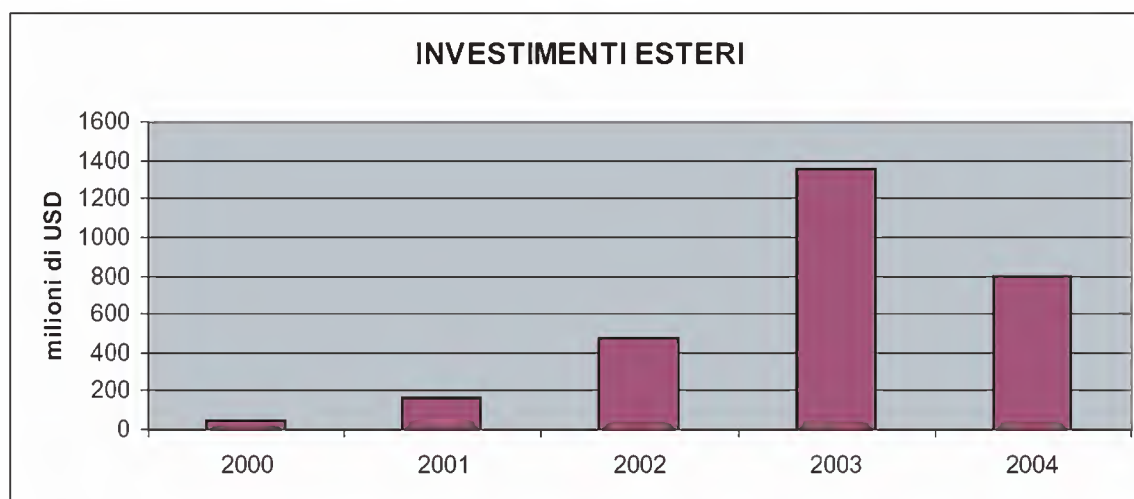
Gli anni 2004 e 2005 sono stati caratterizzati soprattutto da grosse operazioni di privatizzazione del settore bancario. Nel febbraio 2005, l'italiana Banca Intesa ha acquistato il 75% della serba Delta Banka, seconda banca del paese. Ulteriori investimenti, anche di un certo rilievo, sono stati poi realizzati nel settore manifatturiero (specie in Vojvodina) e nell'industria alimentare.

Se si osservano i flussi complessivi di investimenti diretti esteri in entrata nel Paese, si nota una progressiva e costante crescita a partire dal 2000, fino ad arrivare all'anno 2004, nel quale si registra una flessione.

Per l'anno in corso, la Banca Nazionale Serba ha recentemente reso noto che nel periodo gennaio-settembre 2005, gli investimenti diretti esteri netti realizzati in Serbia sono cresciuti nella misura del 103,7% su base annuale, raggiungendo un ammontare complessivo di 1,17 miliardi di dollari. Ad alimentare tale crescita sono stati soprattutto i processi di privatizzazione del settore bancario, con la vendita, nei soli primi mesi del 2005, di tre banche locali che ha fruttato allo Stato introiti per circa 275 milioni di euro²⁶. Secondo le previsioni del governo di Belgrado, per la fine del 2005 gli investimenti netti di questo tipo raggiungeranno i 2 miliardi di dollari.

²⁶ L'ultima, in ordine di tempo, è stata la *Nacionalna Stedionica banka*, di cui la *Greek Eurobank* ha acquistato il 52,5%.



Tabella 7: Livello degli Investimenti diretti esteri in entrata in Serbia

Fonte: Banca Nazionale Serba

Ai soggetti stranieri viene infine garantita la possibilità di acquistare liberamente la proprietà dei beni immobili in Serbia a condizione di reciprocità, ossia a condizione che il Paese a cui l'acquirente appartiene riconosca a sua volta ai cittadini serbi il diritto di acquistare proprietà immobiliari entro il proprio territorio.

Nell'ottica di incentivare ulteriormente le esportazioni, ed indirettamente, il processo di penetrazione commerciale nel Paese, il Governo italiano ha poi recentemente attivato una linea di credito agevolata, denominata **Italian Credit for Balkans (ICFB)**, di importo complessivo pari a 33,25 milioni di euro, la quale è destinata alle PMI serbo-montenegrine che intendono acquistare macchinari, tecnologia o licenze industriali italiane.

Tale linea di credito è finanziata direttamente dall'Italia e può essere utilizzata tramite le 3 banche serbo-montenegrine Eksimbanka, Komercijalna Banka e Delta Banca. Per poter beneficiare del credito agevolato, le imprese devono avere meno di 250 dipendenti, un fatturato inferiore ai 50 milioni di euro ed un capitale sottoscritto per almeno il 65% da privati con adeguata esperienza nel settore. La linea di credito permette di acquistare nuovi macchinari ed attrezzature, parti di ricambio e manutenzione, tecnologie e relativa assistenza tecnica, servizi, brevetti industriali. Il 70% del finanziamento può essere utilizzato per l'acquisto di beni e servizi di origine italiana, mentre il restante 30% può essere destinato a costi sostenuti localmente e/o per capitale d'esercizio. Ulteriori dettagli sono disponibili sul sito web www.italbalkancreditline.info



4.2 Aspetti di diritto societario

La materia societaria è stata più volte modificata, fino all'approvazione della nuova legge sulle società commerciali (l.125/04 pubblicata nella Gazzetta Ufficiale di Serbia il 22 novembre 2004)²⁷. La legge, la quale viene applicata a tutti i tipi di aziende, comprese quelle pubbliche e quelle in fase di privatizzazione, semplifica le modalità di costituzione delle società di capitali, nell'evidente intento di stimolare le nuove iniziative imprenditoriali.

Le forme societarie previste all'interno dell'ordinamento giuridico serbo sono:

1. **Società in nome collettivo** - *Ortaèko društvo* (o.d.)
2. **Società in accomandita semplice** - *Komanditno društvo* (k.o.)
3. **Società a responsabilità limitata** - *Društvo sa ogranièenom odgovornošæu* (d.o.o.)
4. **Società per azioni** - *Akcionarsko društvo* (a.d.)

Sia le **società di persone** (*società in nome collettivo e società in accomandita semplice*) che quelle **di capitali** (*società per azioni e società a responsabilità limitata*) sono regolamentate dal diritto serbo in maniera assai simile al diritto italiano. Per la costituzione delle società di persone non viene richiesto alcun capitale minimo: l'unica differenza tra i due tipi societari è data dal fatto che mentre nella società semplice è prevista la possibilità che i soci conferiscano denaro, beni, diritti, lavoro o servizi, nella società in accomandita semplice la quota dell'accomandante può essere rappresentata solo da un conferimento in danaro, di beni o diritti, e non anche da lavoro o servizi.

Le forme societarie tuttavia più utilizzate dagli investitori esteri per operare in Serbia sono soprattutto la società a responsabilità limitata e la società per azioni.

La **società a responsabilità limitata** è basata sul principio della separazione del patrimonio sociale della società da quello dei singoli soci. Pertanto i soci rispondono dei debiti sociali soltanto nei limiti della quota conferita. Ciò comporta da un lato che i creditori personali del socio non possono soddisfarsi sui beni della società; dall'altro che i creditori sociali non possono pretendere che i soci facciano fronte con i patrimoni personali ai debiti contratti dalla società.

La costituzione della società a responsabilità limitata può avvenire tramite *atto costitutivo scritto* o tramite *decisione di costituzione* (se è costituita da una sola persona, fisica o giuridica). Non è obbligatoria la redazione di uno statuto.

L'ammontare minimo del capitale sociale è di 5000 euro, il 50% del quale va versato prima della registrazione della società e la parte residua entro i 2 anni successivi all'atto di registrazione. Esso può essere apportato in denaro, diritti o beni. In quest'ultimo caso, la nuova legge ha eliminato l'obbligo di perizia, prevedendo il semplice accordo tra i soci per quanto concerne il valore dei beni apportati.

²⁷ Nel recente rapporto "Doing Business 2006", la Banca Mondiale ha ritenuto l'Unione di Serbia e Montenegro il Paese dei Balcani che ha introdotto, a livello regolamentare, le misure più soddisfacenti per il miglioramento del contesto economico e delle condizioni per fare impresa. Il Paese ha infatti segnato dei progressi in otto delle dieci aeree prese in esame dalla Banca: l'avvio di un'impresa e la chiusura di un'attività, l'ottenimento di licenze, le assunzioni ed i licenziamenti, l'ottenimento di prestiti, il pagamento delle tasse, l'applicazione dei contratti e la registrazione della proprietà. Tra i maggiori risultati ottenuti dalle autorità serbe vi sono la riduzione del tempo necessario per avviare un'impresa (da 51 a 15 giorni), anche grazie alla creazione dell'Agenzia del registro, assieme alla diminuzione del tempo necessario per risolvere le dispute commerciali (da 1.028 a 635 giorni).



Come la società a responsabilità limitata, anche la **società per azioni** si basa sul principio della separazione del patrimonio sociale da quello dei singoli soci.

La costituzione di tale società, in Serbia, è consentita a qualunque persona fisica o giuridica, nazionale o estera e può avvenire o tramite un atto costitutivo (in forma di atto pubblico) o con una decisione di fondazione, nel caso di un unico socio. La relativa disciplina prevede anche l'obbligo di redazione di uno statuto societario. La nuova legge sulle società commerciali prevede due distinte forme di società per azioni, una a capitale "chiuso" ed una a capitale "aperto". La fondamentale differenza sta nel fatto che nella prima il capitale non viene sottoposto ad alcuna pubblica sottoscrizione di azioni, mentre quella a capitale "aperto" fa ricorso al mercato del capitale di rischio. Il capitale sociale minimo per la costituzione di una s.p.a. "aperta" è di 25.000 euro, mentre la spa "chiusa" deve avere capitale minimo di 10.000 euro e non può avere più di 100 soci.

Le soluzioni maggiormente utilizzate per la conduzione di un'attività imprenditoriale in Serbia da parte di società straniere, sono l'apertura di un ufficio di rappresentanza o di una filiale (*branch*), oppure la costituzione di una persona giuridica di diritto serbo secondo una delle modalità sopra indicate.

La forma più rapida ed economica di penetrazione in Serbia è costituita dall'**ufficio di rappresentanza**. La differenza principale tra l'ufficio di rappresentanza e la costituzione di una nuova società in Serbia è data dal fatto che la prima entità non ha lo *status* di persona giuridica e quindi non può svolgere direttamente attività commerciale (di produzione o di vendita). Di conseguenza, l'ufficio di rappresentanza costituisce un mero centro di costo, il cui responsabile non ha alcun potere di decidere o di impegnare la società di fronte a terzi. Le attività che in Serbia può svolgere un ufficio di rappresentanza sono espressamente individuate dalla legge 125/04 e riguardano:

- l'osservazione del mercato e lo svolgimento delle operazioni preliminari e preparatorie per la realizzazione di contratti di importazione di beni e servizi stranieri e/o di esportazione di beni e servizi dalla Serbia;
- la realizzazione di contratti e di importazioni che contribuiscono alla promozione ed allo sviluppo della manifattura serba;
- la realizzazione di contratti relativi alla coproduzione a lungo termine o alla cooperazione tecnica e commerciale;
- l'osservazione del mercato finanziario-bancario;
- lo stabilimento di rapporti d'affari con imprese o società di assicurazione nazionali;
- lo svolgimento di operazioni di agenzia di trasporto aereo.

Pertanto, il ricorso alla figura dell'ufficio di rappresentanza è utile quando l'insediamento nel Paese miri a svolgere attività di supporto, a carattere preparatorio od ausiliario rispetto all'attività svolta dall'impresa (es. svolgimento di attività di rappresentanza, gestione di rapporti d'affari, raccolta di informazioni, pubblicità, ricerca o altre attività ausiliarie o preparatorie).

La nuova legge sulle società regola inoltre all'art. 4 la figura della **filiale**, come strumento attraverso cui possono operare sul territorio sia le società estere che serbe. Tale figura, che pure non ha personalità giuridica, può condurre qualsiasi tipo di attività economica, di tipo industriale e commerciale, per conto della società madre, ma senza disporre di autonomia giuridica piena. Come tale, in caso di difficoltà finanziarie, essa impegna illimitatamente e solidalmente la società madre al pagamento dei propri debiti.



4.3 Aspetti fiscali

La Serbia vanta un regime fiscale particolarmente favorevole. La principale imposta diretta che grava a carico delle imprese è rappresentata dall'imposta sul reddito delle persone giuridiche, la quale viene applicata a tutti i tipi di impresa (società per azioni, società a responsabilità limitata, società in nome collettivo, società in accomandita semplice, cooperative ed aziende statali), così come alle cooperative non-profit che forniscono servizi o vendono beni.

Essa si applica sia ai soggetti residenti, che sono tassati sul profitto ovunque prodotto, che ai non residenti che svolgono un'attività in Serbia mediante una stabile organizzazione. Questi ultimi vengono tassati solamente per i profitti realizzati in Serbia. Si precisa inoltre, che tra Italia ed Unione di Serbia-Montenegro è in vigore una convenzione contro le doppie imposizioni stipulata fin dal 1993.

Tra gli altri incentivi agli investimenti, vanno sottolineati sia il periodo di *esenzione fiscale* decennale, concesso a partire dal momento della realizzazione dei profitti per gli investimenti del valore di almeno 600 milioni di dinari (pari a circa 7,5 milioni di euro) che consentono l'impiego di almeno 100 lavoratori, che il *credito d'imposta*, pari all'80% del valore dell'investimento, previsto per investimenti in macchinari e impianti.

L'imposta sul reddito delle persone giuridiche grava sull'utile societario con aliquota del 10%. Tale aliquota, che nel 2004 era del 14% e già allora rappresentava la più bassa dell'area balcanica²⁸, è stata portata dal Governo serbo all'attuale misura nell'intento di attirare nuovi investimenti dall'estero²⁹.

Tabella 8: Livello di imposizione sugli utili societari nei Balcani

Albania:	20%
Bosnia-Erzegovina:	30%
Bulgaria	19,5%
Croazia	20%
Macedonia	15%
Romania	25%
Serbia	10%

Fonte: nostra elaborazione su dati ICE

Ad un analogo regime di tassazione sono soggette le persone fisiche. L'imposta sul reddito delle persone fisiche incide infatti con aliquota del 10% i soggetti che nell'anno solare abbiano realizzato un reddito superiore a 3.550 Euro circa (300.000 dinari)³⁰ per i residenti od a 16.500 Euro circa (1.400.000 dinari) per i non residenti.

Sono previste una serie di deduzioni dal reddito che però non possono superare il 50% del valore dell'imponibile. La relativa dichiarazione va presentata entro il 15 marzo dell'anno successivo a quello a cui il reddito si riferisce.

Per quanto riguarda le imposte indirette, si segnala la recente introduzione dell'IVA (1° gennaio 2005), che ha sostituito la precedente "sales tax", la quale gravava con un'aliquota del 20% su

²⁸ La base imponibile viene determinata sulla base dei profitti indicati nel bilancio annuale, rettificati da una serie di variazioni in aumento ed in diminuzione a fini fiscali espressamente indicati dalla legge.

²⁹ La Serbia non rientra tuttavia nell'elenco dei Paesi con regime fiscale privilegiato (cd. "Black List"), individuati con apposito decreto dal nostro Ministero delle Finanze (d.m. 27 dicembre 2002 in G.U. del 14 gennaio 2003 n. 10).

³⁰ Ad oggi il rapporto di cambio euro/dinaro serbo è di circa 1:84



tutte le merci ed i servizi. L'aliquota ordinaria IVA è del **18 %**, salvo che per un limitato numero di prodotti, ai quali si applica un'aliquota ridotta dell' **8 %** (es. prodotti di base, medicinali, libri e giornali).



4.4 Aspetti doganali

La Serbia-Montenegro risulta inserita all'interno di 2 aree di libero scambio: una con i Paesi del Sud Est Europa, che consente l'accesso preferenziale ad un mercato potenziale di circa 55 milioni di consumatori e l'altra con la Russia.

Le basi dell'area di libero scambio del Sud Est Europa sono state gettate con il Memorandum sulla liberalizzazione e facilitazione dei commerci siglato il 27 giugno 2001 da Albania, Bosnia-Erzegovina, Bulgaria, Croazia, Serbia e Montenegro, Macedonia, Moldavia e Romania.

L'accordo in questione prevede fra l'altro la liberalizzazione di almeno il 90% degli scambi commerciali entro la fine del 2008, l'adozione di un insieme omogeneo di regole preferenziali sull'origine della merce, l'impegno ad attenuare le misure di antidumping, di compensazione e di tutela, l'armonizzazione della legislazione commerciale con quella dell'UE (in particolare delle leggi sulle procedure doganali, sulla concorrenza, sulle società e sulla contabilità, le tasse e le attività bancarie aziendali) e l'adozione di adeguati standards di tutela della proprietà intellettuale, in conformità con quelli stabiliti dall'Organizzazione Mondiale del Commercio.

La Serbia è inoltre l'unico paese del Sud Est europeo ad essere legato da un Accordo di libero scambio con la Russia, il quale le permette l'accesso ad un mercato potenziale di oltre 150 milioni di persone. In base a tale accordo, i prodotti considerati di origine serba possono entrare sul mercato russo con dazio agevolato dell'1% applicato sul valore delle merci (e viceversa). Per usufruire di tale beneficio occorre che le spedizioni destinate in Russia siano accompagnate da un certificato "FORM A", di cui si fornisce un esemplare in Appendice (Allegato 1). Tale opportunità costituisce un incentivo ulteriore alla delocalizzazione da parte degli investitori stranieri, i quali possono utilizzare la Serbia come base produttiva per vendere a dazio agevolato in Russia.

I risultati economici ottenuti grazie all'accordo con la Russia hanno recentemente convinto il Governo serbo a replicare l'iniziativa anche a livello degli Stati Uniti, cosicché nel giugno del 2005 è stato siglato un accordo tra Serbia e USA per l'introduzione del sistema delle preferenze generalizzate che consente l'ingresso negli Stati Uniti di 4.600 prodotti di origine serba in completa esenzione daziaria. Si aggiungono così ulteriori 290 milioni di consumatori fuori dal territorio dello Stato. Il numero totale dei consumatori potenzialmente raggiungibili grazie ai diversi accordi di libero scambio siglati dalla Serbia ammonta così a 930 milioni.

Per quanto riguarda la documentazione necessaria per esportare in Serbia-Montenegro, le spedizioni destinate nel Paese devono essere accompagnate da:

- a) fattura commerciale in tre esemplari e preferibilmente in inglese;
- b) certificato di origine redatto sul formulario comunitario (Solo su richiesta dell'importatore);
- c) documento "EUR 1".

Quest'ultimo documento, in particolare, è indispensabile per giustificare l'origine nei casi di utilizzazione delle regole del **cumulo bilaterale**, secondo il quale i materiali originari della CE, incorporati in un prodotto ottenuto in un paese terzo beneficiario del regime in questione (in questo caso della Serbia), si considerano materiali originari di quest'ultimo anche se non siano



stati oggetto di lavorazioni o di trasformazioni superiori alla minima³¹ (art. 98, par. 2, Reg. CEE 2454/93 - Disposizioni di applicazione del Codice Doganale Comunitario). La conseguenza è che in quanto aventi origine serba, tali merci hanno diritto a beneficiare delle esenzioni o delle riduzioni daziarie previste dal Sistema delle Preferenze Generalizzate.

4.4.1 Zone franche

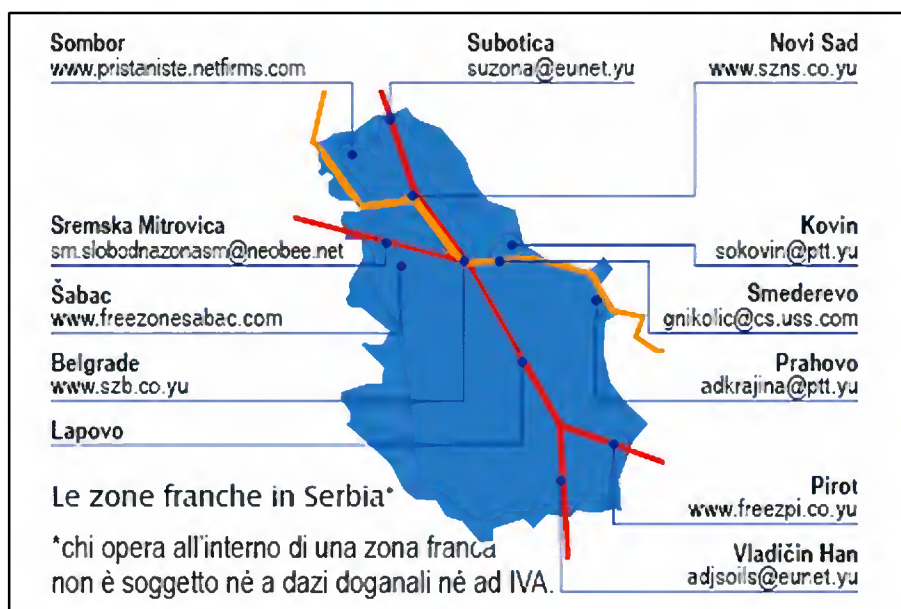
Nel paese esistono attualmente 12 **zone franche** registrano per complessivi 170.000 m² di spazio dedicato alla produzione e stoccaggio delle merci, che un commercio annuale di circa 300 milioni di euro. Esse sono collocate a Belgrado (con alcune sub-zone a Pancevo, Smederevo e Kovin), a Sabac, Novi Sad, Sombor, Prahovo, Pirot, Lapovo, Sremska Mitrovica, Senta, Nis, Vladicin Han e Backa Palanka.

Le zone franche doganali offrono:

- strutture ad uso deposito per i prodotti destinati alla riesportazione o all'introduzione definitiva sul mercato serbo
- aree attrezzate dove effettuare lavorazioni ed assemblaggi che diano valore aggiunto al prodotto. In tal caso il dazio viene pagato solo sul valore dei prodotti o componenti importati.

Le imprese che operano nelle zone franche possono importare ed riesportare prodotti da tali zone senza restrizioni e senza obbligo di pagamento dei dazi, diritti od IVA. E' prevista unicamente una fee di ingresso pari allo 0,5% del valore del bene. Per i beni prodotti nella zona viene emesso un certificato "made in Serbia", se il valore delle materie prime e del materiale di produzione, del lavoro e delle spese di produzione di origine serba è di almeno 51% del valore complessivo dei beni esportati.

Mappa delle zone franche in Serbia:



Fonte: SIEPA, Agenzia serba per la promozione delle esportazioni e degli investimenti esteri

³¹ Si considerano lavorazioni inferiori alla minima, tutte quelle manipolazioni destinate ad assicurare la conservazione dei prodotti durante il trasporto o il magazzinaggio, quali ad es. la ventilazione, la spanditura, l'essiccazione.



Nella tabella sottostante vengono confrontati i principali vantaggi ad operare all'interno ed all'esterno delle Zona franche:

All'interno della Zona franca	All'esterno della Zona franca
Esenzione IVA sui beni importati.	L'IVA al 18% per tutti i beni di importazione, ad eccezione di alcuni beni specificati dalla legge sull'IVA che sono tassati all'8%.
Le importazioni e le esportazioni di beni e servizi dentro e fuori delle zone sono illimitate.	Le importazioni e le esportazioni di beni e servizi sono illimitate fuori dalle zone franche, ma il governo ha la possibilità di imporre quote e altre restrizioni su certi tipi di beni per proteggere il mercato nazionale.
Le materie prime usate per i prodotti finiti previsti per l'esportazione possono essere importate in esenzione totale di dazio.	Tutti i beni (a parte le forniture umanitarie) importati fuori dalle zone franche sono soggetti al pagamento dei dazi secondo le tariffe attualmente in vigore.
I beni fissi, le macchine e i materiali di costruzione possono essere importati in esenzione completa da dazio.	I beni fissi, le macchine e i materiali di costruzione sono soggetti al pagamento dei dazi. Se tali beni sono parte di un investimento straniero, sono soggetti solamente alla tassa doganale nominale del 0,5%.
Gli utenti della zona possono utilizzare liberamente la valuta estera ottenuta dalle attività svolte nell'ambito delle zone.	In conformità con la Legge sugli investimenti esteri, gli investitori stranieri hanno il controllo totale dei profitti ottenuti.
Le importazioni di tutti i tipi di beni sono esenti da dazio. I beni possono essere distribuiti sul mercato nazionale dalle zone franche dopo essere stati sdoganati. Se i beni distribuiti sul mercato serbo sono stati prodotti in una zona franca con componenti locali e di importazione, i dazi doganali sono da pagare solo sui componenti importati.	Tutti i beni (a parte le forniture umanitarie) importati fuori dalle zone franche sono soggetti al pagamento dei dazi secondo le tariffe attualmente in vigore.
Le importazioni nelle zone franche e le esportazioni dalle zone franche sono illimitate, ovvero non sono soggette a quote, licenze, permessi o altre restrizioni del commercio estero. I beni che vengono importati sul mercato nazionale dalle zone franche sono soggetti alle procedure doganali standard, ma se oltre il 50% degli elementi costitutivi del prodotto sono di provenienza nazionale, tale prodotto è considerato nazionale.	Le importazioni e le esportazioni di beni e servizi sono illimitate fuori dalle zone franche, ma il governo può imporre quote ed altre restrizioni su certi tipi di beni per proteggere il mercato nazionale.
I beni possono essere temporaneamente trasferiti dalle zone franche al mercato nazionale e viceversa per aggiungere valore attraverso le attività di lavorazione e trattamento, di installazione, di riparazione, di controllo di qualità e di marketing. Questo crea molte opportunità per la cooperazione con le industrie nazionali.	In conformità con la Legge sul commercio estero in vigore, è il Ministero delle relazioni economiche con l'estero a stabilire quale tipo di beni può essere provvisoriamente importato o esportato.
Gli utenti della zona franca possono prendere in affitto, acquistare o costruire impianti di produzione, magazzini, o edifici commerciali.	L'affitto, l'acquisto o la costruzione di edifici e stabilimenti è possibile anche fuori delle zone franche, ma la procedura è più complessa.



5. Quadro infrastrutturale

Come in parte anticipato al Capitolo 1, la principale forma di trasporto all'interno della Serbia è quella stradale. Sebbene il Paese disponga di una rete ben sviluppata (pari a 48.603 km., di cui 28.822 asfaltati), comparabile in termini di densità a quella dei Paesi più avanzati dell'Europa Centro Orientale, la qualità delle infrastrutture è significativamente più bassa rispetto ai paesi vicini. Ciò è dovuto soprattutto al fatto che negli ultimi 10 anni si è avuto un calo drammatico degli stanziamenti destinati alla manutenzione stradale, con la conseguenza che alcune parti della rete si trovano attualmente in stato di deterioramento e non sono pertanto adatte al trasporto di grossi carichi di merce. Nonostante esistano ancora molte località nel Paese che sono difficilmente raggiungibili, i centri principali sono tuttavia ben serviti da strade che si trovano in discrete condizioni. I punti nevralgici della rete stradale serba sono costituiti soprattutto dalle strade che si snodano attorno a Belgrado e dal tratto che collega la capitale a Novi Sad.

La principale direttrice di traffico utilizzata dai trasportatori serbi per giungere in Italia è costituita dall'autostrada a pagamento E70, a due corsie per senso di marcia. La strada da Belgrado giunge fino a Lubjana, passando da Šid e Zagabria, collegandosi con la E61 (che porta da Lubiana fino a Trieste), dalla quale si riallaccia alla A4. Le condizioni di tale via di collegamento sono di buona transitabilità: solo il tratto che va dal valico di Batrovci (sul confine serbo-croato) a Zupanja, in Croazia, di circa 30 Km., non è collegato da autostrada (attualmente in costruzione), ma ha una buona percorribilità. I principali valichi utilizzati per entrare in Italia sono quelli autostradali di Ferneti o di Gorizia, mentre altri valichi minori sono quelli di Pesce o di Rabuiese³².

Gli attuali piani di sviluppo della rete infrastrutturale sono incentrati sulla ricostruzione di quanto danneggiato dai bombardamenti della NATO, e soprattutto sul completamento della rete autostradale. In particolare, vanno menzionati i progetti riguardanti l'autostrada che collegherà Serbia e Montenegro ad Ungheria, Bulgaria e Macedonia, oltre la Belgrado-Bar, di cui si è già accennato (§2) e che raggiungerà Timisoara, in Romania.

L'ultimazione di queste opere dipenderà tuttavia in larga misura dai prestiti e dagli investimenti internazionali. Infine, all'interno del Patto di stabilità per l'Europa sud-orientale è stato previsto un investimento di 460 milioni di euro per la costruzione di un'autostrada da Sofia a Nis, progetto programmato da un consorzio di cui è capofila la giapponese Export Bank.

Dal 2001 ad oggi è stata realizzata o avviata la costruzione o la ricostruzione delle seguenti strade:³³

Horgos - Novi Sad (costruzione della seconda parte dell'autostrada, 126 km);
Cantavir - Novi Sad (ricostruzione della strada, 62,5 km);
Novi Sad - Belgrado (costruzione della seconda parte dell'autostrada; 70 km);
Novi Sad - Belgrado (ricostruzione della strada esistente; 70 km);
Batajnica (ricostruzione dell'esistente strada di collegamento; 7,8 km);
Batrovci - Belgrado (ricostruzione della strada esistente; 104 km);
"Zmaj" - Bubanj Potok (ricostruzione della strada esistente; 19 km);
Bubanj Potok - Pozarevac (ricostruzione della strada esistente; 46,1 km);
Pozarevac - Batocina (ricostruzione della strada esistente; 51 km);
Batocina Doljevac (ricostruzione della strada esistente; 150 km);
Pecenjeve - Grabovnica (ricostruzione della strada esistente; 23,2 km);
Levosojce-Makedonija (costruzione della strada esistente; 21 km);
Vladacin Han-Levosojce (costruzione della seconda parte dell'autostrada; 46 km);
Komren-Prosek (costruzione della strada; 13,6 km);
Prosek-Dimitrovgrad (costruzione della strada; 96 km) - termine dei lavori previsto: novembre 2008
Mali Pozerevac- Cacak (costruzione della strada; 81 km); - termine dei lavori previsto: novembre del 2008
Tangenziale "Belgrado" (costruzione; 46,7 km) - termine dei lavori previsto: agosto 2008

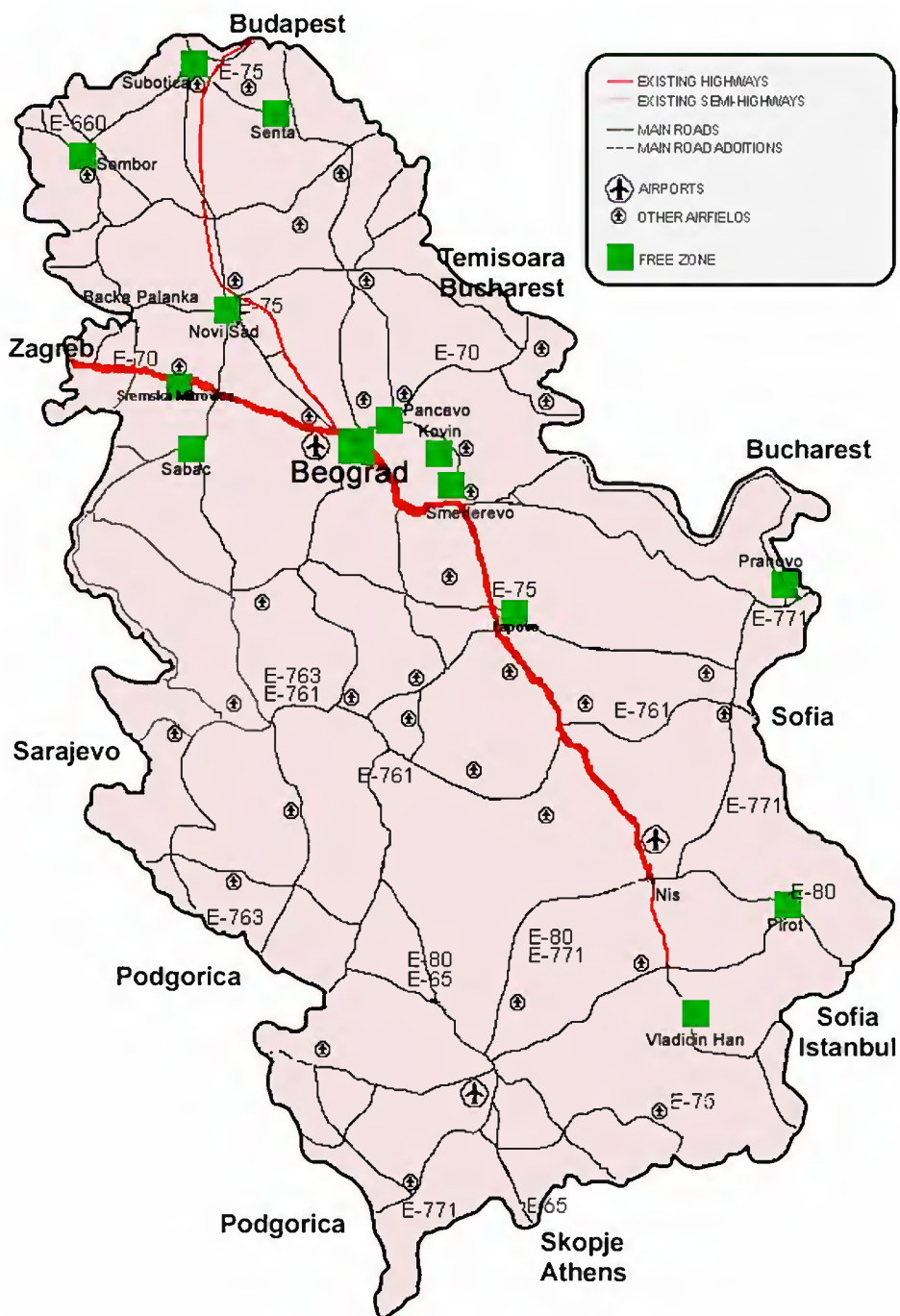
³² Circa il 90% del traffico merci terrestri proveniente dai Paesi dell'Europa orientale diretto in Italia transita attraverso il Friuli Venezia Giulia, soprattutto attraverso i valichi di Ferneti e Gorizia.

³³ Fonte: Ministero serbo per gli Investimenti di Capitale



In futuro, si prevedono inoltre lavori di costruzione di 27 km della strada Batocina-Kragujevac, di 175 km della strada Pojate-Krusevac-Kraljevo-Cacak-Uzice e del ponte sul Danubio – “Beska”.

Mappa della rete stradale serba:



Per i trasporti interni da e verso il Montenegro si percorre invece la tratta Belgrado-Cacak-Uzice-Nova Varos-Priejropolje-Bijelopolje-Podgorica-Bar, la quale ha solo 2 corsie, una per senso di



marcia. Si tratta però di un tratto assai disagiato e spesso soggetto a problemi di congestione stradale (con velocità di percorrenza media attorno ai 50-60 km/h).

La **rete ferroviaria** si estende per 4.057 km (di cui 3.808 km. in Serbia e altri 249 km. in Montenegro), è a scartamento standard e solo per un terzo elettrificata. Il sistema ferroviario del Paese, che era rimasto fortemente danneggiato sia a seguito del conflitto in Kosovo che dai bombardamenti della NATO, è rimasto in condizioni precarie, per via degli scarsi interventi di manutenzione e modernizzazione effettuati. Sono tuttavia previsti numerosi interventi di ristrutturazione della rete, per i quali sono disponibili ingenti capitali³⁴:

La particolare lentezza del trasporto ferroviario rende tuttavia questa modalità poco adatta al trasporto di merci esportate dalla Serbia, essendo queste ultime costituite soprattutto da materie prime e semilavorati, che devono celermente alimentare i processi produttivi di aziende collocate all'estero.

Per quanto riguarda la navigazione interna, i **corsi d'acqua** hanno un'estensione totale di circa 1.600 km. e sono concentrati soprattutto nel nord del Paese. Il maggiore fiume del Paese è il Danubio³⁵, che fino a prima della guerra in Kosovo era il principale corridoio di transito che connetteva il Mar Nero al Mar del Nord e veniva utilizzato soprattutto per gli scambi con i Paesi nordeuropei. Altri fiumi navigabili sono il Tiva, la Sava e la Velika Morava. Numerosi progetti governativi, alcuni dei quali considerati prioritari, prevedono per il futuro uno sviluppo delle vie di comunicazioni fluviali.

Anche il trasporto fluviale è caratterizzato da tempi notoriamente più lunghi rispetto all'autotrasporto tradizionale³⁶, senza contare che tale modalità non è ancora adeguatamente integrata nelle reti di trasporto intermodale, per cui valgono le stesse osservazioni fatte a proposito dei trasporti ferroviari. Si tratta tuttavia di un sistema di trasporto in genere affidabile, non essendo soggetto né alla congestione che affligge il trasporto stradale, né ai ritardi delle ferrovie.

Per quanto riguarda infine il **trasporto marittimo**, il principale punto di accesso al territorio serbo, nonché la via più breve dall'Italia per servire commercialmente il Paese è costituito dal **porto di Bar**, sulla costa montenegrina. Il porto copre un'area di 200 ettari ed ha una capacità di traffico di circa 5 milioni di tonnellate annue di merci. In esso sono presenti terminal per i cargo, container, merci sfuse, grano, legna, materiali liquidi e petrolio, oltre che un terminal RoRo³⁷, il quale permette l'imbarco di camion direttamente sulle navi³⁸. Il Porto di Bar è inoltre porto franco, ossia costituisce una zona extradoganale in cui agli operatori è consentito di effettuare alcune operazioni sulle merci depositate, in esenzione parziale o totale dai dazi doganali.

³⁴ Ben 57 milioni di euro di finanziamenti sono messi a disposizione dalla BERS, destinati alla manutenzione della meccanizzazione ferroviaria, alla fornitura dei treni e ai programmi sociali, mentre altri 70 milioni di euro di crediti della BEI saranno utilizzati per la ricostruzione le tratte della rete ferroviaria Kusadak-Velika Plana; Cortanovci-Petrovaradin; Nis-Dimitrovgrad e Resnik-Valjevo.

³⁵ I principali porti sul Danubio sono Belgrado, Novi Sad e Smederevo.

³⁶ Per fare un esempio, un trasporto su chiatte da Vienna a Belgrado richiede 3 giorni di tempo, contro 1 giorno di tempo impiegato da un servizio di autotrasporto per compiere la stessa tratta.

³⁷ Per RoRo (Roll On-Roll Off) si intende il caricamento orizzontale di un veicolo dotato di ruote (per es. rimorchi e semirimorchi) su un altro mezzo di trasporto (nave o treno) utilizzando la trazione del veicolo stesso (trasporto accompagnato) o una trazione di servizio (trasporto non accompagnato).

³⁸ A tal proposito si segnala che la Commissione europea ha autorizzato, in data 20 aprile 2005, un regime di aiuti italiano che stanziava 240 milioni di euro per tre anni, per incoraggiare il trasferimento del traffico merci dalla strada alle rotte marittime. Il regime prevede l'erogazione di contributi alle imprese di autotrasporto che imbarcheranno i loro mezzi pesanti su rotte marittime già esistenti o di nuova istituzione. Per ulteriori dettagli, vedasi: <http://europa.eu.int/rapid/pressReleasesAction.do?reference=IP/05/454&format=HTML&aged=0&language=IT&guiLanguage=en>



A collegare il porto di Bar con l'entroterra sono 2 superstrade: la E-65 e la E-763, che lo allacciano sia con Podgorica che con Belgrado. Le condizioni di tali direttrici tuttavia non permettono, o rendono economicamente sconsigliato, lo spostamento di grandi volumi di carico. Questa difficoltà riduce di molto il potenziale del porto di Bar, che rimane così sottoutilizzato.

Il collegamento tra Bar a Belgrado è assicurato anche da una vecchia linea ferroviaria³⁹, le cui condizioni la rendono tuttavia inadatta al trasporto di grossi quantitativi di merci. L'efficienza del servizio è inoltre molto bassa anche a causa della presenza di un'unica rotaia. Si rendono infatti necessari alcuni interventi strutturali al fine di adeguarla alle necessità dei moderni traffici commerciali, soprattutto nella tratta Valevo-Vrbnica, in territorio serbo, dove la dimensione delle gallerie non consente il passaggio dei contenitori a grande capacità, cd. "High Cube"⁴⁰, né tantomeno il caricamento dei camion su vagoni ferroviari.

Una soluzione frequentemente utilizzata dagli operatori per eseguire trasporti da Italia (soprattutto dalle Regioni meridionali) a Serbia (e viceversa), è rappresentata dall'imbarco da alcuni porti Adriatici (soprattutto Bari ed Ancona) di merci caricate all'interno di un semirimorchio, che una volta arrivato al porto di Bar viene agganciato da trattore serbo e trainato fino a destino. Ovviamente viene compiuta anche l'operazione inversa (da Bar a Bari od Ancona).

Le **infrastrutture aeroportuali** principali sono costituite da cinque aeroporti: due dei quali (Podgorica e Tivat) collocati in Montenegro, uno in Kosovo (Pristina) e due (Belgrado e Nis) in territorio serbo, che insieme a Pristina assolvono ad una duplice funzione: sia civile che militare. Altri aeroporti minori sono a Vrsac, Kraljevo, Bor e Sombor.

Si segnala inoltre l'avvenuta conclusione, il 10/10/2005, di un accordo di cooperazione tra Italia e Serbia per lo sviluppo di attività congiunte per la realizzazione di un terminale intermodale in Serbia. L'intesa riguarda la realizzazione a Belgrado di una "piattaforma logistica", cioè di un'area di produzione, stoccaggio, interscambio di prodotti e servizi per le imprese manifatturiere italiane che hanno interesse a sviluppare e consolidare la propria attività dall'area balcanica verso tutti i mercati di libero scambio. Gestito da una società pubblico-privata che comprenderà Unioncamere, Simest, Finest, Ice, Informest, a cui si affiancheranno le Camere di commercio del Friuli Venezia Giulia, altri enti camerali italiani e un consistente numero di imprenditori, il progetto ha già ottenuto 2,5 milioni di euro (erogati con la legge 84/2001) per la costituzione della società e per il progetto industriale. La prima *tranche* dei lavori, che consentirà l'operatività di base della piattaforma, prevede un investimento di 80 milioni di euro che saranno erogati in buona parte dalla BERS.

Proprio questa istituzione finanziaria, insieme alla Banca Europea degli Investimenti e la Banca mondiale, continuerà a giocare un ruolo chiave per i futuri sviluppi della rete infrastrutturale dell'area. La BERS è infatti il maggiore investitore in Serbia e Montenegro, con 38 progetti attualmente attivi nel Paese, per un impegno totale di circa 800 milioni di euro⁴¹.

³⁹ La linea ferroviaria Bar-Belgrado, a binario unico elettrificato è stata costruita a più riprese in diversi periodi storici: le tratte più vecchie sono la Resnik-Vreoci (1958) e la Podgorica-Bar (1959). Quelle più recenti sono la Valjevo-Uzice (1972) e la Uzice-Podgorica (1976) La linea da Bar segue un percorso lungo circa 470 km. che attraversa le zone montuose del Montenegro, dove esistono pendenze fino al 25%, con il punto più alto a Kolašin (1.030 mt.), attraversando ben 254 gallerie (con tunnel in alcuni casi lunghi oltre i 6.000 mt.) e 234 ponti (dati tratti dai siti web dell'Istituto serbo dei Trasporti - *Cip Saobracajni Institut*: http://www.sicip.co.yu/bg_bar.htm e della YU-Build, azienda di consulenza serba sulle costruzioni: <http://www.yu-build.com/main/h/086/086.html>).

⁴⁰ Le misure standard di un container sono: 8 piedi di larghezza (cm 244), 8 piedi e 6 pollici di altezza (cm. 259), mentre la lunghezza può essere di 20 piedi (cm. 610) o di 40 piedi (cm. 1220). Gli *High Cube* si differenziano da questo tipo di box per la maggiore altezza, pari a 289,6 cm.

⁴¹ In particolare, si segnala la recente concessione al Montenegro, lo scorso luglio 2005, di un prestito a scadenza quindicennale di 11.5 milioni di euro per aiutare il Paese a riabilitare importanti reti stradali e stabilizzare aree soggette a pericoli di frana. Si tratta del primo progetto della Banca nel settore stradale per quanto riguarda la repubblica del



Altre due iniziative avviate nel Paese, relativamente al settore della logistica, sono rappresentate dai progetti “Across 45° parallel”⁴² e “P.I.L.O.T.”⁴³

Across 45° parallel è un progetto lanciato dalla Regione Veneto in collaborazione con partner croati e serbi, co-finanziato dall'Unione Europea mediante il Fondo Europeo di Sviluppo Regionale, all'interno dell'iniziativa comunitaria Interreg III A- Transfrontaliero Adriatico, il quale mira all'individuazione di percorsi logistici alternativi alle autostrade del Nord Est, puntando sui porti adriatici come snodi per sviluppare una intermodalità completa ferro-gomma-acqua (quest'ultima intesa sia a livello marittimo che fluviale). L'obiettivo è quello di incentivare al massimo l'interscambio di beni e merci tra le due sponde adriatiche, utilizzando vie di comunicazione alternative a quelle attualmente utilizzate. Lo sviluppo della navigazione interna e fluvio-marittima a sua volta mira a favorire sia nuove opportunità di sviluppo e di crescita economica, attraverso una riduzione dell'impatto ambientale ed un significativo decongestionamento delle arterie stradali, che un effettivo contenimento dei costi di trasporto delle merci.

Il Progetto **P.I.L.O.T.** (*Progetto Industriale di Localizzazione Operativa Transfrontaliera*), sviluppato dall'italiana Cosecon S.p.A. in partnership con la società Free Zone Beograd - Holding Company, mira a favorire lo sviluppo e l'internazionalizzazione delle piccole e medie aziende, in particolare venete, alla ricerca di nuove opportunità in Serbia, facilitando la costituzione di joint ventures tra aziende che operano nel settore industriale ed intermodale. Lo scopo è dunque quello di costituire di un ambiente favorevole per lo sviluppo e la cooperazione tra aziende italiane e serbe.

Il progetto, il quale è ancora in uno stadio iniziale, ha ottenuto un co-finanziamento nell'ambito del Programma Interreg III A ed è parte di un gruppo di iniziative che la Regione Veneto ha valutato positivamente e che ha incoraggiato presso le Autorità Comunitarie, proprio per i rapporti che la Regione ha attivato con la Repubblica di Serbia e Montenegro quale area di interlocuzione privilegiata nell'area dei Balcani.

Montenegro. Il prestito aiuterà sia a migliorare una parte della strada che collega Mioska a Kolasin sul tratto Podgorica-Belgrado, che la costruzione di una nuova corsia di circa 1km. per i veicoli lenti, e favorirà l'ampliamento delle attuali gallerie, con la stabilizzazione dei pendii rischiosi, dove le frane sono frequenti. Una parte del prestito BERS servirà anche per il riammodernamento di 3 km della strada da Cetinje a Obzovica. Per ulteriori dettagli, consultare il seguente indirizzo: <http://www.ebrd.com/new/pressrel/2005/97july15.htm>

⁴² Il progetto deve il suo nome al fatto che l'asse di movimentazione merci da sviluppare corre attraverso il 45° Parallelo e parte da Belgrado per passare attraverso Pola, il Mare Adriatico, ed arriva a Venezia e/o Rovigo, risalendo il Canal Bianco e raggiungendo anche i porti fluviali di Legnago, Mantova e Cremona.

⁴³ Ulteriori informazioni in merito al progetto P.I.L.O.T. possono essere reperite sul sito web: <http://www.coseconpilot.it>



6. Il mercato serbo dell'autotrasporto

Prima che avvenisse la dissoluzione dell'ex Jugoslavia, il trasporto merci in Serbia era gestito unicamente da aziende pubbliche. All'inizio degli anni '90, con l'ingresso nel mercato di piccoli operatori privati, sono state importate enormi quantità di camion nel Paese. In breve tempo, i privati si sono dotati di parchi veicolari più moderni rispetto alle aziende pubbliche, che hanno iniziato rapidamente a scomparire dal mercato. Oggi la quasi totalità degli operatori del settore è costituita da privati, e pochissime sono le aziende pubbliche in Serbia che eseguono autotrasporto⁴⁴.

Il settore in questione è probabilmente uno di quelli, in Serbia, che hanno sperimentato la maggiore crescita, per via delle numerose ditte di trasporto, nazionale ed internazionale, che sono nate dalla fine della guerra in Kosovo ad oggi. Dopo una prima fase (2000-2004), caratterizzata da un rapido e costante sviluppo,⁴⁵ nonché da un elevato livello di mortalità aziendale, il mercato è ora giunto ad una fase di assestamento, nella quale i principali operatori mirano al miglioramento della qualità dei propri servizi ed al rinnovamento del proprio parco veicolare, in ciò favoriti anche dalla recente regolamentazione del contratto di leasing all'interno dell'ordinamento giuridico serbo⁴⁶.

La maggior parte delle ditte di autotrasporto serbe possiede tuttavia circa il 90% dei veicoli in proprietà, mentre solo una piccola parte è in noleggio. Queste preferiscono infatti acquistare mezzi nuovi per ridurre i costi di manutenzione, ma soprattutto per ottenere più facilmente le autorizzazioni CEMT⁴⁷, le quali consentono come si vedrà in seguito, di eseguire trasporti internazionali in triangolazione con Paesi terzi.

I camion vengono in genere acquistati tramite concessionari localizzati all'estero (soprattutto in Germania, Austria e Svezia), i quali offrono condizioni di pagamento migliori rispetto a quelle praticate sul mercato nazionale e soluzioni di leasing particolarmente vantaggiose, con tassi d'interesse che talvolta arrivano anche al 7%⁴⁸. Per quanto riguarda invece l'acquisto di autorimorchi, l'operatore che a detta degli operatori offre le migliori condizioni di pagamento a livello nazionale è l'austriaca Schwarzmüller, presente con un proprio ufficio a Belgrado.

Attualmente, il mercato dell'autotrasporto serbo si presenta particolarmente frammentato, in quanto composto da un numero elevato di piccoli operatori, la maggior dei quali opera con un parco veicoli compreso tra le 2 e le 20 unità. Meno numerosi sono invece coloro che dispongono di un numero di mezzi compreso tra le 20 e le 40 unità, ed ancora meno coloro che dispongono di più di 40 unità.

⁴⁴ Una di queste è la SIMPO (www.simpo.co.yu), la quale opera in più campi di attività.

⁴⁵ Il Dipartimento dei trasporti del Ministero degli Investimenti di Capitale serbo ha stimato una crescita annuale media del mercato serbo dell'autotrasporto pari al 10-15%. Il totale delle operazioni di trasporto effettuate dai soli trasportatori serbi verso l'Italia nel corso del 2004, viene invece valutato intorno ai 25.000 viaggi a/r all'anno.

⁴⁶ Il contratto di leasing è stato regolamentato dalla legislazione serba solo a partire dal 27 maggio 2003. Da allora, sono state costituite 12 società di leasing in tutto il Paese, per un totale di operazioni concluse pari a circa 150 milioni di euro. La maggior parte delle aziende di autotrasporto ha approfittato di tale strumento finanziario per rinnovare il proprio parco mezzi, nonostante i tassi siano ancora elevati (in una misura variabile tra il 7 ed l'11%). Le migliori condizioni sono praticate dalle stesse case costruttrici dei camion, che offrono soluzioni di leasing agevolato per l'acquisto dei camion.

⁴⁷ Conferenza Europea dei Ministri dei Trasporti, Organizzazione intergovernativa costituita a Bruxelles con Protocollo firmato il 17 ottobre 1953.

⁴⁸ Recentemente si registra nel Paese anche un aumento degli acquisti di camion dall'italiana IVECO, per via delle buone condizioni di pagamento offerte.



Vi sono dati discordanti sul numero di ditte di autotrasporto operative in Serbia. Secondo il Dipartimento dei Trasporti del Ministero per gli Investimenti di Capitale⁴⁹, in tutto il Paese opererebbero 1.116 aziende serbe che eseguono trasporti internazionali, delle quali circa 850 eseguono trasporto merci e la rimanente parte trasporto persone. L'Associazione serba dei Trasportatori internazionali (*Medjunarodni Transport*)⁵⁰, che insieme alla Camera di Commercio Serba rappresenta a livello nazionale gli operatori del settore dei trasporti internazionali, ritiene invece che il numero delle aziende attive nel settore del trasporto merci effettivamente operanti nel Paese non superi le 700-750 unità.

Il parco automezzi complessivo posseduto dalle ditte serbe che eseguono trasporto internazionale di merci è di circa 10.000 unità, delle quali quasi un terzo è conforme agli standard Euro 2, 3 e 4 ed i rimanenti due terzi ha standard Euro 1 o nessuno standard.⁵¹

Principali "Player" del mercato serbo dell'autotrasporto

Il principale operatore del settore è *PartnerTrans*, consorzio di Novi Sad che opera con un parco mezzi di circa 80 veicoli, il quale esegue però solo pochi trasporti verso l'Italia (la media è di circa 150 viaggi all'anno). I maggiori operatori verso il nostro Paese sono invece la *Todorović Company*, con sedi a Lozovik e Belgrado, che effettua esclusivamente spedizioni da e verso l'Italia avvalendosi di un parco veicolare di 22 mezzi (e media di 550 viaggi a/r all'anno). Seguono la *M&B Trans* e la *SBRO Export*, con circa 500 viaggi all'anno a/r da Serbia a Italia. Un altro tra i principali operatori, è la *Tekig Šped*, che opera tramite una rete di circa 300 trasportatori a cui viene terzariata l'attività di trasporto. Numerose altre ditte effettuano poi trasporti nel nostro Paese impegnando un numero di camion variabile tra le 4 e le 15 unità, quali *Matesic Transport* (12 camion per Italia), *Boyal Co.* (10), *GRBA Prpic* (10), *Drazic Transport* (8 camion per Italia, con una media di circa 400 viaggi a/r all'anno), *Pe. Milos* (8), *Dragicevic* (6), *Atomis* (6), *Autoroyal* (4) e *Satras* (4)*.

* *La Satras, inizialmente nata come joint venture tra l'italiana Satras di Bergamo ed un partner serbo (il quale aveva la quota maggioritaria nella società), ha visto dopo breve tempo recedere il partner italiano, che ha deciso di abbandonare l'attività in Serbia, cedendo le proprie quote al socio serbo, perchè ritenuta poco remunerativa anche a causa delle eccessive difficoltà legate all'ottenimento delle autorizzazioni per effettuare trasporti in Italia ed i lunghi tempi di attesa alle frontiere per eseguire le relative operazioni doganali.*

Un'altra esperienza negativa di joint venture tra partner italiani (ditta Trasporti Center di Rovereto) e serbi che risale allo stesso periodo è quella della Codex, ditta costituita in Ruma, nel nord della Serbia e conclusasi con lo scioglimento dell'attività poco dopo la sua costituzione.

Il livello di presidio del mercato serbo dell'autotrasporto da parte delle aziende italiane è ad oggi basso. L'unica ditta che opera con una propria filiale operativa nel Paese è Cossutta s.n.c. di Trieste, la quale si avvale sia di mezzi propri che di terzi, cui affida la trazione dei propri semirimorchi. Le altre ditte italiane operanti in Serbia, provenienti soprattutto dal Friuli Venezia

⁴⁹ I dati relativi alle aziende serbe che sono autorizzate ad eseguire trasporti internazionali, con il loro parco mezzi (*Pregled voznog parka*), la portata (*Nosivost*) e la forma di possesso (proprietà, noleggio, leasing) di ciascun mezzo, sono consultabili sul sito del Ministero serbo per gli Investimenti di Capitale, Dipartimento dei Trasporti su strada, al seguente indirizzo: http://www.mki.sr.gov.yu/saobracao_drumski.htm

⁵⁰ Ulteriori informazioni riguardanti l'associazione possono essere consultate sul seguente sito web: <http://www.pumedtrans.com/Eng/INDEX.HTM>

⁵¹ A partire dal 1991 la Comunità europea ha emanato una serie di Direttive per regolamentare le emissioni di inquinanti da parte dei veicoli a motore [in specie *particolato* (PM), *ossido d'azoto* (Nox) ed *idrocarburi* (HC)]. In base a tali direttive, vengono individuate diverse categorie di appartenenza dei veicoli: lo standard Euro 4 indica quelli meno inquinanti ed a più basso impatto ambientale, mentre gli standard Euro 3, 2 e 1 indicano i veicoli a motore con minore riduzione delle emissioni.



Giulia, effettuano servizi di autotrasporto Italia-Serbia-Italia senza avere una presenza stabile nel Paese. Peraltro, molte di esse hanno regolari rapporti di corrispondenza con aziende di autotrasporto serbe con cui collaborano nella organizzazione delle spedizioni di merci verso e da Italia.

Principali operatori italiani presenti in Serbia:

Cossutta (Trieste)
Roitz srl, Wincler, Zottich, Giancesini, Gandolfo, Adria Est, Spetra e Tadić (Gorizia);
Burello Trasporti srl, Comuzzi & Sbaiz Trasporti Srl (Udine);
Eurotir (Mantova);
Riboni (Novara);
Brugioni (Massa Carrara);
MondialTir (Teramo);
Vinco (Vicenza).
Seculić, Tre Esse (Brescia).

Tra gli altri operatori di trasporti internazionali con stabile presenza nel Paese, si possono citare alcune ditte austriache, come la Hodlmayer, la Kühne & Wagem, la Hoyer, la Schier, Otten & co.⁵² e tedesche, come la Hindelang, la quale opera nel Paese tramite una propria filiale situata in Belgrado.

Similmente a quanto avviene nei principali mercati esteri ed in Italia, la realizzazione materiale del trasporto è largamente terzariizzata, ossia affidata a vettori terzi, fermo restando che la gestione “logistica” dell'intero trasporto (così come gli oneri ed i rischi ad esso connessi) rimangono in capo al soggetto che ne sovrintende l'organizzazione. Spesso lo svolgimento di tale attività viene integrato anche con l'offerta di servizi di carattere doganale⁵³.

A seguito di una serie di interviste effettuate con alcuni dei principali operatori italiani e serbi del settore, è emersa una tendenza diffusa ad un presidio solo indiretto del mercato serbo da parte delle nostre ditte, a causa della scarsa convenienza a condurre l'attività di autotrasporto in Serbia. I motivi di questo arretramento della presenza italiana sono dovuti principalmente ai costi di remunerazione del fattore lavoro, notevolmente più alti per l'azienda italiana rispetto a quella serba.

Su base annuale, il costo orario di un autista dipendente che esegue trasporti internazionali grava infatti a carico dell'azienda serba nella misura di circa 14.400 € (comprensivi di contributi previdenziali e costi di trasferta), contro i 45.923,73 € di costo medio attuale del conducente dipendente di ditta di autotrasporto italiano (di cui 40.007,37 € rappresentano il costo di lavoro ordinario e 5.916,36 € sono di lavoro straordinario).⁵⁴ In ciò occorre dire che su quanto pagato dall'impresa italiana per la remunerazione del fattore lavoro, incidono in maniera sostanziale una serie di componenti, quali i contributi previdenziali, le trattenute per l'assistenza per gli infortuni e la remunerazione dei periodi di inattività o anzianità.

⁵² Quest'ultima opera in Serbia tramite una joint venture costituita con la ditta serba di spedizioni *Oktobar d.o.o.*

⁵³ Per l'esercizio dell'attività di agente doganale in Serbia è necessario il possesso di un'apposita licenza. Inoltre occorre essere accreditati presso l'amministrazione doganale e costituire un'apposita fideiussione bancaria a garanzia del pagamento dei diritti doganali.

⁵⁴ Il costo medio annuale del conducente che qui si riporta è stato tratto dalla “Indagine conoscitiva sui costi dell'autotrasporto per conto terzi sopportati dalle imprese italiane di autotrasporto di cose per conto di terzi, raffrontati con quelli di analoghe imprese appartenenti ai paesi dell'Unione Europea alla data del 1° gennaio 2005”, Giugno 2005, Centro Studi sui Sistemi di Trasporto.



A far lievitare ulteriormente i costi dell'azienda di autotrasporto italiana vi sono poi i tempi di percorrenza tra Italia e Serbia, notevolmente espansi a causa delle lunghe soste necessarie per varcare i valichi di ingresso nel Paese e per compiere le operazioni doganali⁵⁵.

In aggiunta, su alcuni costi⁵⁶, quali quelli di carburante⁵⁷ e di pedaggio autostradale, nonché su altri assolutamente non marginali, quali le tasse veicolo, i costi di ammortamento, manutenzione,⁵⁸ riparazione, pneumatici ed assicurazione⁵⁹, gli operatori serbi sono agevolati da valori che sono in media 3-4 volte inferiori rispetto a quelli praticati in Italia, dove tra l'altro, si segna nell'ultimo anno un aumento in particolare di quelli assicurativi (Tabella 9).

Tabella 9: Costo dell'assicurazione RCA nei capoluoghi delle regioni italiane

Provincia	R.C.A. (€) Anno 2005	R.C.A. (€) Anno 2004	Scostamenti
Torino	5.630	5.403	4,20
Aosta	5.408	5.228	3,45
Milano	5.641	5.806	-2,85
Venezia	5.360	5.399	-0,73
Trento	5.515	5.395	2,22
Trieste	5.484	5.553	-1,24
Genova	5.987	5.766	3,84
Italia Settentrionale	5.575	5.541	0,61
Bologna	5.892	5.755	2,39
Firenze	5.935	5.912	0,40
Ancona	5.585	5.607	-0,38
Perugia	5.505	5.369	2,53
Roma	6.156	5.867	4,92
Aquila	4.779	4.841	-1,27
Italia Centrale	5.642	5.559	1,50
Campobasso	4.770	5.024	-5,06
Napoli	6.818	6.295	8,31
Bari	5.194	5.188	0,12
Potenza	4.925	4.880	0,92
Catanzaro	5.037	5.140	-2,00
Italia Meridionale	5.349	5.305	0,83
Palermo	5.367	5.195	3,32
Cagliari	4.333	4.089	5,98
Isole	4.850	4.642	4,49
Valore medio	5.466	5.397	1,28

Fonte: CSST

⁵⁵ In questi due aspetti occorre tenere conto del fatto che nel percorso stradale tra Italia e Serbia occorre attraversare due frontiere (Slovenia e Croazia).

⁵⁶ Secondo l'ultimo aggiornamento (2005) dell'indagine conoscitiva sui costi dell'autotrasporto per conto terzi rispetto ad altri Paesi europei effettuata al Centro Studi Sistemi di Trasporto (CSST), il rapporto costi-Km in Italia è il più elevato, rispetto a quello degli altri Paesi europei. Francia e Germania hanno invece i costi-orari più alti. Inoltre, l'attuale appesantimento dei flussi di traffico sulla rete stradale italiana ed i tempi di attesa per il carico e lo scarico delle merci stanno portando ad un'ulteriore diminuzione della velocità commerciale. Questa velocità si può stimare in circa 45Km/h, rispetto ai 55km/h della Francia e della Germania e i 50km/h degli altri Paesi presi in considerazione. L'indagine può essere consultata al seguente indirizzo: <http://www.alboautotrasporto.it/adm/Media/costi%202005.pdf>

⁵⁷ I prezzi di gasolio per autotrazione in Serbia vanno dai 0,75 agli 0,80 euro, rispettivamente, per il Diesel e l'Euro Diesel.

⁵⁸ Tali costi includono le spese per i ricambi, i lubrificanti e quelle della manodopera secondo un ciclo di manutenzione programmato.

⁵⁹ In Italia i costi minimi assicurativi del trattore, per la RC obbligatoria sono superiori ai 2.500 euro annui. In Serbia, tali costi ammontano a circa 700 euro all'anno.



Da interviste effettuate con ditte di autotrasporto serbe è emersa una certa variabilità per quanto riguarda i criteri utilizzati nella determinazione delle tariffe. Tuttavia, i prezzi praticati sul mercato serbo dalle aziende di autotrasporto locali sono sostanzialmente omogenei, con variazioni (in diminuzione od in aumento) che non superano il 4-5%. Non sorprendentemente le aziende che lavorano con margini più bassi sono in genere quelle di dimensione minore.

In media, il prezzo per un viaggio da Serbia verso Italia di andata e ritorno si colloca, tanto per fare un esempio, intorno a 2.300 euro per un trasporto Belgrado-Pordenone-Belgrado, ai 2.400 euro per un trasporto Belgrado-Verona-Belgrado o Belgrado-Ferrara-Belgrado, intorno ai 2.500 euro per un trasporto Belgrado-Bologna-Belgrado ed ai 2.650 euro per un trasporto Belgrado-Milano-Belgrado. Va tuttavia precisato che le tariffe praticate per il trasporto da Italia verso Serbia verso sono superiori di circa il 40-50% rispetto a quelle praticate per percorrere lo stesso tragitto nel senso inverso. Ad esempio, per una spedizione Belgrado-Verona la tariffa che in media viene richiesta è di 800 euro in andata, mentre il trasporto sullo stesso tratto, percorso in uscita (Verona-Belgrado), costa circa 1.600 euro. Ancora, un viaggio da Belgrado a Pordenone costa 800 Euro in andata e 1.500 euro per il ritorno, mentre un trasporto Belgrado-Milano costa 1.000 euro in andata e 1.650 euro al ritorno. Anche a quest'ultimo proposito va però detto che le tariffe per il ritorno (da Italia verso Serbia) sono soggette ad oscillazioni piuttosto vistose (dal 5 al 7%), a seconda delle condizioni della concorrenza, cioè sia della quantità della merce che deve essere spedita dall'Italia, che della disponibilità di altri vettori ad effettuare il viaggio di ritorno. Vale a dire che le tariffe si abbassano notevolmente se vi sono pochi carichi da trasportare e molti pronti a trasportarli.

Eventuali maggiorazioni sulla tariffa base, di entità piuttosto variabile, sono in genere applicate se la merce è di valore o peso elevato, mentre ulteriori supplementi vengono applicati in caso di tempi di sosta dei mezzi eccessivamente lunghi, quando il cliente richiede termini di consegna particolarmente rapidi o quando il trasporto deve essere effettuato in periodi particolari (es. festività natalizie, agosto, ecc.).

I margini medi di profitto dichiarati sono di circa il 10-15%.

Naturalmente, al fine di ottimizzare i costi del trasporto, particolare attenzione viene riposta dagli operatori affinché gli automezzi viaggino sempre a pieno carico sia in partenza dalla Serbia che durante il viaggio di ritorno dall'Italia. A tal proposito si osserva che nelle spedizioni tra Italia e Serbia si ricorre tipicamente al consolidamento (cd. *groupage*) in linea, mentre il carico completo è la norma nei viaggi dalla Serbia.

Da una serie di colloqui effettuati con aziende serbe di autotrasporto che effettuano regolari spedizioni in Italia e dall'esame della documentazione di trasporto da esse conservata, si è avuto in modo di constatare come negli ultimi 5 anni si sia avuto un progressivo passaggio, ad opera degli esportatori italiani, da termini di resa della merce inclusivi del trasporto (es. CIP, DDU o CPT) alla resa franco partenza (EXW). Specularmente, per le importazioni dall'Italia si è avuto un aumento dell'utilizzo di condizioni di resa che prevedono il trasporto a carico dell'esportatore serbo.

Volendo fare una sintesi dei principali problemi che condizionano l'operato delle aziende di autotrasporto italiane nel Paese (provocando un incremento dei loro costi), è possibile individuarli in tre punti:

a) Lunghie code ai valichi di ingresso in Serbia. Come affermato in precedenza, il principale punto di transito per le spedizioni da e verso Italia è costituito dal valico di Batrovci, nei pressi di Šid, collocato sulla autostrada E70 tra Serbia e Croazia. La grave situazione di congestione presso questo valico di ingresso, dove i tempi di attesa possono arrivare anche alle 48 ore (in quanto vi confluiscono i flussi di traffico degli autotrasporti turchi, bulgari e macedoni), ha recentemente spinto molti trasportatori ad utilizzare altri valichi alternativi, quali ad esempio Tovarnik, Backa



Palanca, Ilok e Bogojevo, per uscire od entrare nel Paese, sia pure allungando i tempi e le distanze di percorrenza.

Questa soluzione però incontra un limite oggettivo nella particolare tipologia delle merci da trasportare, potendo alcuni controlli doganali speciali (es. di natura radiologica, sanitaria o fitosanitaria, ecc.) essere espletati solo presso Batrovci. Pertanto, attraverso gli altri valichi possono transitare solo merci che non richiedono controlli particolari.

Tra questi ultimi, segnaliamo in particolare quelli sulla radioattività, che aumentano notevolmente i costi di transito a causa dei lunghi tempi di attesa legati alla loro effettuazione, dovuti all'arretratezza delle tecnologie impiegate per eseguirli. Gli unici valichi del Paese presso i quali viene eseguito questo tipo di controllo, il quale riguarda merci quali i materiali edili, i metalli, i macchinari e gli impianti usati importati nel Paese, ecc., sono solo quelli di Horgos, Batrovci e Gradina.

b) Tariffe di pedaggio autostradale: il costo in questione grava a carico dei trasportatori italiani (e stranieri) in una misura che è di circa il doppio rispetto a quella applicata ai residenti. V'è tuttavia da dire che a partire dal giugno 2006 è prevista un'armonizzazione di tali tariffe, la quale eleverà l'importo del pedaggio autostradale a carico dei residenti, portandolo allo stesso livello di quello sostenuto dai trasportatori stranieri⁶⁰.

c) Costi di parcheggio nelle aree di sosta in dogana. L'assenza di spazi attrezzati di sosta presso le dogane interne del Paese, costringe l'amministrazione doganale serba ad avvalersi di parcheggi di proprietà privata il cui costo, piuttosto elevato, finisce per gravare a carico dell'autotrasportatore in una misura proporzionale alla lunghezza dei tempi necessari per l'espletamento delle procedure doganali.

⁶⁰ I tratti di autostrada a pagamento sono quelli che collegano Šid a Belgrado, Subotica a Belgrado via Novi Sad, Belgrado a Niš e Niš a Laskovac.



6.1 Le autorizzazioni per il trasporto in Italia

Un aspetto che è assai critico per le ditte di autotrasporto serbe è rappresentato dalla limitatezza del numero delle autorizzazioni necessarie per eseguire trasporti in Italia⁶¹.

E' necessario a questo proposito fare una premessa. Nel periodo tra 1993 e 1996, per effetto dell'embargo imposto al Paese dalle Nazioni Unite, non era consentito né alle ditte serbe, né a quelle straniere di effettuare spedizioni internazionali da e verso il Paese. A seguito della rimozione dell'embargo, il governo serbo ha iniziato a scambiare le autorizzazioni per il trasporto stradale internazionale di merci in conto terzi con tutti gli altri Paesi.

Con l'Italia, questo scambio ha avuto inizio solo a partire dai primi mesi del 1998, sulla base di un contingente annuo fissato, sulla base di criteri di reciprocità, in sede di Commissione mista dalle delegazioni dei due Paesi, in 10.000 autorizzazioni a viaggio per ciascuna parte.

Nel 2001, l'Unione di Serbia e Montenegro ha poi aderito alla Convenzione CEMT.

La Conferenza Europea dei Ministri di Trasporto (CEMT) consente gli autotrasportatori serbi di ottenere, in aggiunta rispetto alle autorizzazioni bilaterali a viaggio, delle apposite autorizzazioni a carattere multilaterale le quali hanno portata annuale e consentono entro tale arco temporale di effettuare un numero illimitato di trasporti nell'ambito dei Paesi appartenenti alla Conferenza Europea dei Ministri dei Trasporti, il cui elenco può essere consultato all'indirizzo <http://www.cemt.org/cemtmembr.htm>.

La differenza principale, rispetto alle autorizzazioni a viaggio è data dal fatto che le autorizzazioni in questione consentono al vettore di caricare la merce in un Paese diverso da quello di stabilimento e di trasportarla in un altro Paese (cd. "triangolazione"). Al contrario, le autorizzazioni a viaggio consentono di effettuare trasporti solo da un dato luogo di partenza ad un determinato luogo di destinazione

Alle 10.000 autorizzazioni bilaterali a viaggio, si aggiungono così le autorizzazioni CEMT a validità annuale. Di queste ultime, durante il 2004, il Dipartimento dei Trasporti serbo ne ha emesse 180. Tenendo poi conto che in media ogni azienda, con un'autorizzazione CEMT valida in Italia effettua nel nostro Paese circa 80 trasporti all'anno, e che quindi il numero di spedizioni con autorizzazione CEMT e destinazione Italia si colloca intorno a 13.000-14.000 (mentre quello dei viaggi con autorizzazione bilaterale non può superare come si è detto i 10.000), si può ipotizzare che un numero imprecisato di viaggi venga eseguito senza titolo autorizzativo, considerato che secondo le rilevazioni del Dipartimento per i Trasporti serbo il numero complessivo di viaggi eseguiti dai trasportatori serbi avrebbe superato i 25.000 nell'anno 2004 e

⁶¹ Il settore dell'autotrasporto internazionale è regolato da una normativa complessa, eterogenea ed articolata in cui fonti comunitarie, pattizie, multilaterali e bilaterali si sovrappongono in vario modo fra loro. Ad oggi sono in vigore circa una trentina di trattati internazionali bilaterali in materia di autotrasporto tra l'Italia ed altrettanti Paesi extracomunitari.

In ambito europeo il trasporto internazionale di merci è disciplinato dal Regolamento n. 881/92/CE, il quale richiede, per l'autotrasporto, il possesso di un titolo autorizzativo, che a seconda dei casi è costituito da:

- una licenza comunitaria, per le relazioni di traffico in ambito europeo;
- il possesso di apposite autorizzazioni a viaggio, per le relazioni di traffico extra UE;
- un'autorizzazione multilaterale CEMT, per le relazioni di traffico tra i Paesi che aderiscono alla Conferenza dei Ministri dei Trasporti.

La licenza comunitaria è il documento che attesta che l'autotrasportatore è abilitato in uno Stato della CE, in conformità della normativa comunitaria e della legislazione interna in materia d'accesso alla professione, ad effettuare autotrasporti internazionali di merci. Essa è rilasciata dallo Stato in cui ha sede l'impresa richiedente in un unico originale e più copie conformi per quanti sono i veicoli rientranti nella disponibilità dell'azienda, ove per "disponibilità", si intende la proprietà, il leasing, l'usufrutto o patto di riservato dominio sul veicolo. La licenza comunitaria, intestata al trasportatore, è personale, non cedibile a terzi ed ha validità di cinque anni decorrenti dalla data di rilascio (è tuttavia rinnovabile).

In Italia, i criteri relativi al rilascio delle autorizzazioni internazionali al trasporto di merci su strada sono stabiliti dal decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei trasporti 2 agosto 2005, n. 198.



per l'anno in corso si prevede che sfiorerà i 30.000, mentre la domanda stimata di viaggi verso il nostro Paese oltrepassa addirittura tale soglia.

A proposito del numero delle autorizzazioni CEMT disponibili, va tuttavia detto che il Dipartimento Trasporti del Ministero per gli Investimenti di Capitale ha stabilito che a partire dal 1° gennaio 2006 le autorizzazioni multilaterali CEMT valide in Italia potranno essere utilizzate solo su veicoli con standard minimo "Euro 3". Questa soluzione (adottata per far sì che venga distribuito alle ditte di autotrasporto serbe un numero più elevato di queste autorizzazioni⁶² al fine di supplire alla domanda crescente di trasporti da e per l'Italia), ha ovviamente dato un ulteriore impulso al rinnovamento del parco automezzi da parte delle aziende di autotrasporto serbe, che soprattutto nell'ultimo anno hanno investito nell'acquisto di nuovi mezzi (esponendosi, in alcuni casi, anche notevolmente sotto il profilo finanziario).

Il limitato numero delle autorizzazioni bilaterali a viaggio negoziate tra il Governo italiano e serbo è attualmente fermo, dal 1998 al numero di 10.000 autorizzazioni per parte, vincolate all'utilizzo di veicoli almeno del tipo "Euro 2". Questo numero, mai incrementato nonostante l'aumento degli scambi tra Serbia ed Italia, genera un effetto di evidente contrazione dei flussi di traffico tra i due Paesi ed alimenta fenomeni di corruzione legati alla vendita di tali autorizzazioni, oltre che incoraggiare le ditte di autotrasporto serbe ad utilizzare il limitato numero di autorizzazioni disponibili in maniera irregolare⁶³.

Numerose aziende italiane intervistate stabilmente insediate in Serbia hanno riferito l'impossibilità ad eseguire spedizioni dei propri prodotti in Italia a causa della difficoltà di reperire trasportatori serbi in possesso delle relative autorizzazioni per effettuarle. Tariffe più alte scoraggiano poi tali aziende dal ricorrere ad operatori italiani, così generandosi una vera e propria *empasse*.

Quest'anomalia costringe inoltre i trasportatori serbi ad avvalersi delle autorizzazioni CEMT per effettuare trasporti bilaterali Serbia-Italia-Serbia, piuttosto che utilizzarle per effettuare viaggi in triangolazione⁶⁴.

Questa circostanza si riflette a svantaggio non solo delle ditte serbe, ma anche di quelle italiane, considerato che della situazione ne approfittano gli operatori di trasporto di altri Paesi vicini, specie quelli posti sulle rotte commerciali con l'Italia, quali la Slovenia e Croazia (ma a questo elenco si aggiungono anche l'Ungheria, la Slovacchia e la Repubblica Ceca), i quali utilizzano le autorizzazioni CEMT per eseguire viaggi in triangolazione tra Serbia ed Italia.

Tali Paesi infatti, essendo solo di recente entrati a far parte della Comunità europea, hanno strutture di costi ancora basse, paragonabili a quelle delle ditte di autotrasporto serbe (se non

⁶² Ciò in quanto il possesso di automezzi compresi in tale categoria consente di ottenere un numero più elevato di autorizzazioni CEMT. Si prevede che a partire dall'anno 2006 saranno 270 le autorizzazioni CEMT disponibili che consentono il trasporto in Italia, in luogo delle 180 emesse durante il corso del 2004.

⁶³ Ad es. la mancata vidimazione delle autorizzazioni bilaterali, la quale comporta che con uno stesso titolo possano essere eseguiti più viaggi (falsando in questo modo il contingentamento dei permessi fissato in sede di Commissione mista dalle delegazioni dei due Paesi) o l'uso di una stessa autorizzazione CEMT da parte di più autotrasportatori. Spesso inoltre accade che un veicolo privo di CEMT venga intercettato dalle autorità di controllo, e l'autista giustifichi la mancanza del titolo riferendo di averlo "dimenticato" presso lo spedizioniere italiano. A distanza di qualche ora o di qualche giorno l'autista esibisce il permesso CEMT e le autorità di controllo non possono fare a meno di sbloccare il veicolo. In realtà è noto che la dimostrazione a posteriori del possesso del titolo autorizzativo (sia esso il permesso CEMT o la copia conforme della licenza comunitaria, oppure l'autorizzazione bilaterale a viaggio) non può essere accettata e non fa venir meno quindi l'applicazione delle sanzioni previste per il trasporto abusivo.

⁶⁴ Il 17 gennaio 2005 era stato fissato un incontro in Montenegro tra le commissioni miste italiana e serbo-montenegrina per rinegoziare il contingente quote relativo alle autorizzazioni di trasporto internazionale per destinazione. Nel relativo protocollo era stato previsto un successivo incontro a marzo/aprile 2005 che però non si è mai tenuto.



addirittura più basse, com'è il caso degli autotrasportatori sloveni, i quali sono particolarmente competitivi⁶⁵) e la loro concorrenza, assai agguerrita, sta determinando l'uscita dal mercato dei trasporti internazionali di molte imprese serbe, oltre che di quelle italiane operanti nell'area (in particolare trivenete).

Un ulteriore fenomeno è dato infine dall'affidamento dei trasporti verso il nostro Paese a ditte dei Paesi limitrofi alla Serbia, quali Macedonia e Bosnia, i quali avendo poco traffico con Italia, utilizzano le autorizzazioni CEMT prevalentemente per eseguire trasporti tra Serbia ed Italia (e viceversa) sottraendo così quote di traffico alle ditte di autotrasporto serbe.

In conclusione, ciò che sta accadendo nella pratica, è che quote sempre maggiori di traffico vengano dirottate a favore di operatori provenienti dai Paesi di recente accesso all'UE, in danno sia di Serbia che di Italia, dato che parte della ricchezza generata dall'interscambio sviluppato tra i due Paesi va a vantaggio di altre ditte di autotrasporto collocate in Paesi terzi.⁶⁶

Per far fronte a questa situazione di diffusa concorrenza, molte aziende del settore dell'autotrasporto stanno iniziando a diversificare i propri servizi, offrendo anche attività di carattere doganale ad integrazione delle mere operazioni di trasporto.

⁶⁵ La Serbia in particolare, a partire dal 1° gennaio 2005 ha liberalizzato sia il regime di transito che di carico/scarico con la Slovenia, per cui gli operatori sloveni possono liberamente recarsi nel Paese per caricare merci e trasportarle al di fuori dello stesso. Dal 1° gennaio 2006 è previsto lo stesso tipo di liberalizzazione anche con la Croazia.

⁶⁶ La circolazione degli operatori di tali Paesi in ambito UE è infatti sottoposta alla disciplina del transito comunitario e richiede unicamente il possesso della licenza comunitaria per l'effettuazione del trasporto. Di conseguenza, essi non hanno bisogno di ottenere le autorizzazioni a viaggio per eseguire trasporti in Italia, potendo operare direttamente dal proprio Paese in triangolazione (prelevando la merce in Serbia e trasportandola in Italia) ed utilizzando le autorizzazioni di transito nei Paesi attraversati durante il percorso dal luogo di destinazione e quello di partenza. Inoltre, poiché come si è visto, tali operatori possono contare su costi assai simili a quelli praticati dai trasportatori serbi, la situazione in oggetto finisce per innescare fenomeni di concorrenza spietata, la cui conseguenza è il continuo abbassamento dei prezzi dei servizi di autotrasporto sul mercato serbo.



6.2 Cabotaggio

Una delle accuse più frequenti che vengono mosse dalle autorità di controllo italiane agli operatori di trasporto serbi è quella secondo cui essi svolgerebbero operazioni di cabotaggio in Italia. Dall'esame delle informazioni raccolte e della documentazione di trasporto consultata *in loco*, non è stato però ricavato alcun elemento in grado di confermare tale ipotesi. Si può anzi dire che l'operazione è difficilmente configurabile nella realtà. In primo luogo, perchè la maggior parte delle aziende di autotrasporto serbe è sottocapitalizzata e quindi non in grado di assumere il rischio di un'eventuale operazione di cabotaggio (tenuto conto delle pesanti sanzioni e delle conseguenze penali a cui sono esposti coloro che eseguono simili operazioni⁶⁷).

In secondo luogo, tali presunti abusi, di fatto realizzati tramite la modifica del luogo di consegna della merce durante il transito, sono prassi frequente nel commercio internazionale, dove spesso si ricorre a questa tecnica in relazione ad operazioni di compravendita effettuate tramite intermediari commerciali⁶⁸. Tale operazione risulta infatti di per sé legittima, in quanto è facoltà del destinatario la variazione del luogo di consegna delle merci, purchè non venga effettuata alcuna operazione di scarico o manipolazione sulla merce in questione dal luogo di prima destinazione a quello finale.

Un'argomentazione spesso addotta a sostegno delle presunte operazioni di cabotaggio compiute da vettori serbi in Italia, è data dal fatto che molti di essi, una volta entrati nel nostro Paese, vi rimangono per diverso tempo, e non soltanto per il tempo strettamente necessario al viaggio di ritorno. Occorre a quest'ultimo proposito fare un'ulteriore precisazione. I viaggi di andata da Italia verso Serbia, soprattutto in certi periodi dell'anno (es. periodo natalizio, agosto), non sono così numerosi come lo sono quelli da Serbia verso Italia. Accade pertanto abbastanza spesso che durante questi periodi la ditta serba accetti di effettuare una spedizione in Italia pur non essendosi ancora procurata il viaggio di ritorno. In tale ipotesi, al fine di evitare che il camion ritorni indietro vuoto, questa preferisce attendere e lasciare il camion in Italia, magari facendo rientrare il proprio autista (per non pagargli le spese di trasferta), e poi inviare qualcuno a ritirarlo solo quando avrà impegnato il viaggio di ritorno.

⁶⁷ Il Reg. CE 3118/93 prevede che gli Stati membri in cui il cabotaggio viene eseguito, possono applicare sanzioni contro il vettore non residente che abbia commesso sul loro territorio infrazioni allo stesso regolamento od alla normativa nazionale o comunitaria in materia di trasporti. In Italia, il d.m. 18 marzo 2005, chiarisce all'articolo 4 che per le violazioni allo stesso decreto si applica la normativa vigente in materia di autotrasporto, riconducibile alla legge 6 giugno 1974, n° 298, recante la disciplina nazionale di base in materia di trasporto di cose (*sul punto, vedasi Circolare del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti n. 1/2005 del 26 luglio 2005*). Al cabotaggio, pertanto, si applica l'art. 46 della l. 298/74, il quale prevede la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da € 2.065,00 a € 12.394,00 con fermo amministrativo del veicolo per un periodo di tre mesi. Se però il soggetto, nei cinque anni precedenti, ha commesso un'altra violazione dello stesso tipo o relativa all'art. 26 (Esercizio abusivo dell'autotrasporto) accertato con provvedimento esecutivo, si applica la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da € 2.582,00 a € 15.493,00 e la confisca amministrativa del veicolo.

⁶⁸ Lo scopo è quello di evitare che l'esportatore delle merci, tramite la documentazione accompagnatoria delle merci, risalga all'effettivo luogo di destinazione delle stesse, il quale ovviamente gli consentirebbe di capire chi è l'importatore e di mettersi in diretto contatto con lui, "saltando" l'intermediazione (ed evitando di pagare le provvigioni all'intermediario).



7. Rischi ed opportunità

Le imprese straniere possono trovare in Serbia una serie di condizioni assolutamente favorevoli per investire: un mercato dinamico che offre possibilità di sviluppo, un ambiente particolarmente recettivo agli investimenti italiani, la presenza di una serie di incentivi e di sgravi fiscali (§ 4.3), l'integrazione del Paese in più aree di libero scambio che offrono all'investitore straniero la possibilità di utilizzare la Serbia come base per produrre beni i quali possono poi essere esportati a dazio agevolato in un bacino di ben 930 milioni di consumatori (§ 4.4). Non ultimo poi, v'è la possibilità di avvalersi di una linea di credito offerta dallo Stato italiano, denominata "*Italian Credit for Balkans*" (§ 4.1), che dà la possibilità di ottenere un finanziamento a tasso agevolato per l'acquisto di veicoli da destinare al trasporto in Serbia od in genere, di nuovi macchinari, tecnologia ed assistenza tecnica di origine italiana.

I requisiti per poter accedere la linea di credito *Italian Credit for Balkans* sono i seguenti:

- Essere una piccola o media impresa (PMI) secondo gli standard della UE (meno di 250 dipendenti, meno di € 50 milioni di fatturato).
- Avere sede legale in Serbia.
- Essere registrati in Registro Fiscale.
- Almeno il 65% del capitale dell'impresa deve essere stato sottoscritto da investitori privati.
- L'impresa deve aver operato per almeno 2 anni nello stesso settore, anche ai sensi della richiesta dei finanziamenti.
- Il bilancio deve essere in attivo.
- Essere sostanzialmente solvibile.
- Soci e manager non devono aver commesso reati.

Le condizioni del finanziamento sono:

- importo minimo di 50.000 euro e massimo di 1.000.000 euro
- tasso d'interesse inferiore al 6,5%
- durata non superiore agli 8 anni
- periodo di grazia di 2 anni
- rimborso in quote semestrali.

Un'ulteriore opportunità per gli operatori italiani è potenzialmente data dalla carenza di aree per lo stoccaggio delle merci. In tutto il Paese, fatta eccezione per le zone franche (§ 4.4.1.), si rileva una generale mancanza di magazzini, strutture ad uso deposito, nonché di siti per lo stoccaggio delle merci. Scarsa è inoltre anche la disponibilità di piattaforme e di aree attrezzate per il compimento delle operazioni di carico/scarico, che vengono effettuate pertanto principalmente sul suolo pubblico. Sono queste condizioni sintomo di un mercato della logistica ancora non pienamente sviluppato, ma che potrà inevitabilmente offrire interessanti spazi per l'insediamento di operatori, anche italiani, in grado di introdurre nuove modalità organizzative dei trasporti e dei servizi logistici.

Peraltro, un'altra esigenza assai avvertita dagli operatori serbi, è quella di incrementare gli standard qualitativi ed i contenuti tecnici della loro attività, sviluppando approcci innovativi nella fornitura dei propri servizi. Anche questo aspetto rappresenta un'opportunità che se adeguatamente colta, può consentire alle aziende italiane di posizionarsi in una fascia di servizi di consulenza e formazione ad ancora più elevato valore aggiunto.

I maggiori rischi ad operare nel Paese possono invece essere sintetizzati come segue:



a) Instabilità politica: la SACE colloca l'Unione di Serbia e Montenegro in Classe B⁶⁹, Categoria di rischio 7, *Consensus* 2. Ne consegue un elevato **rischio Paese** (il rischio cioè che nel Paese si producano eventi politici, sociali, economici e finanziari che determinino il mancato rimborso dei crediti o la svalutazione dell'investimento effettuato). Nonostante infatti gli enormi sforzi fatti verso il risanamento dell'economia ed i successi delle riforme (le quali hanno portato ad un miglioramento complessivo delle condizioni economiche e del quadro giuridico del Paese), permangono elementi di instabilità politica legati al persistere di conflitti interni e di rivalità dovute all'esperienza del passato.

b) Regulatory risk: nel Paese occorre fare i conti con un quadro legislativo in continua evoluzione, dove le riforme si alternano in maniera piuttosto vorticosa, soprattutto in ambito di agevolazione degli investimenti e fiscale. In particolare, proprio quest'ultimo aspetto costituisce un ostacolo alla programmazione di investimenti su larga scala. Inoltre, la mancanza di certezza nel diritto commerciale e l'impossibilità di prevedere l'esito dei contenziosi costituisce un ulteriore freno all'iniziativa economica, specialmente da parte di soggetti esteri, privi di punti di riferimento sicuri.

c) Infrastrutture: sullo stato penalizzante delle stesse si è già abbondantemente discusso, per cui si rimanda all'apposito capitolo (§ 5)

d) Corruzione: Per quanto riguarda quest'aspetto, occorre dire che il fenomeno è presente a vari livelli della realtà economico-sociale. Nel *Transparency International Corruption Perceptions Index* 2005, la Serbia viene collocata al 97° posto nella classifica mondiale della corruzione⁷⁰). Il fattore in questione, peraltro, può costituire un rilevante elemento discriminatorio oltre che un indice della mancanza di trasparenza nelle scelte dell'apparato amministrativo.

Un ultimo elemento da tenersi in considerazione, al fine dello sviluppo di eventuali collaborazioni con gli operatori serbi, è rappresentato dal forte peso dato alla componente fiduciaria nei rapporti sociali ed alla tendenza verso la costruzione di relazioni di medio-lungo termine, in specie con controparti straniere. Di conseguenza, v'è una scarsa tendenza da parte dei soggetti serbi alla formalizzazione dei rapporti contrattuali, nel senso che il valore dato alla fiducia ed alla serietà della controparte è a volte maggiore rispetto a quello riposto in un documento contrattuale.

⁶⁹ I paesi oggetto di attività di credito all'esportazione sono classificati in relazione al grado di rischio. Le categorie sono 8: a 0 corrisponde il rischio minore; alla 7ª categoria corrisponde il rischio maggiore. All'interno della classe B sono inclusi dunque tutti i paesi il cui grado di rischiosità può variare in maniera significativa in relazione alle specifiche situazioni di ognuno di essi.

⁷⁰ La classifica va letta al contrario: all'ultimo posto (158°) figura il paese più corrotto, mentre al 1° posto quello meno corrotto.



Tabella 10: Quadro di sintesi opportunità e rischi:

OPPORTUNITÀ	RISCHI
<ul style="list-style-type: none"> – ambiente particolarmente favorevole agli investimenti italiani; – disponibilità da parte delle imprese a collaborare con partner stranieri; – possibilità di sfruttare la linea di credito agevolata Italian Credit for Balkans per l'acquisto di autoveicoli da destinare al trasporto in Serbia; – scarsa disponibilità di magazzini per lo stoccaggio delle merci; bassa diffusione logistica e mancanza di servizi a fronte di una domanda crescente; – fabbisogno tecnico ed organizzativo dei <i>competitor</i> locali 	<ul style="list-style-type: none"> – instabilità politica; – instabilità legislativa (quadro legislativo in continua trasformazione); – instabilità dei prezzi (inflazione); – stato penalizzante delle infrastrutture di trasporto; – presenza di larghe sacche di corruzione; – scarsa tendenza alla formalizzazione dei rapporti contrattuali



8. Conclusioni

Dall'indagine è risultata evidente la *bassa convenienza per gli operatori italiani ad eseguire trasporti in Serbia*, a causa dei costi di esercizio notevolmente più elevati rispetto ai loro concorrenti serbi. Per un'ipotetica azienda produttrice è infatti in genere sconveniente affidare ad un operatore italiano il trasporto di merce venduta od acquistata in Serbia, essendo le tariffe praticate da quest'ultimo, come più volte si è detto, più alte a causa della maggiore incidenza sia dei costi di remunerazione del fattore lavoro, che di tutte le altre componenti di costo che a questi si sovrappongono.

Di converso, occorre sottolineare che v'è al momento una *forte richiesta di servizi di trasporto da e verso Serbia*, sia da parte delle aziende italiane che di quelle serbe, grazie al crescente interscambio che i due Paesi stanno sviluppando.

Poiché le merci esportate dall'Italia in Serbia, come si è più volte osservato, hanno maggior valore unitario, e tenuto conto che il volume delle esportazioni italiane in Serbia è notevolmente superiore di quello delle importazioni, un primo ambito di intervento può essere lo sviluppo del trasporto in uscita, considerato che molte aziende italiane esportatrici sempre più spesso preferiscono affidare i propri carichi diretti in Serbia alle nostre ditte di autotrasporto, piuttosto che a quelle serbe, perché ritenute più qualificate ed affidabili.

Ma la vera *leva strategica* su cui puntare nel Paese per ovviare alle tariffe più basse praticate delle aziende serbe, è soprattutto quella relativa *all'integrazione logistica nei trasporti da e per il paese e l'area dei Balcani in genere, attraverso sia l'offerta di soluzioni di più alto standard qualitativo, che di servizi completi* (ossia integrati), ottimizzando ciascun segmento del processo di spedizione.

In particolare, lo svolgimento in Serbia di operazioni di gestione della catena logistica, in termini di pianificazione, di organizzazione e controllo del trasporto (anche senza ivi disporre di un proprio parco mezzi ed avvalendosi di terzi per l'esecuzione materiale di esso), consentirebbe agli operatori italiani di *riposizionarsi sul mercato proponendosi come soggetti in grado di offrire soluzioni a più alto valore aggiunto* (quali ad es. il governo dei flussi di merce dall'origine a destinazione, la scelta delle forme più idonee di magazzinaggio e la combinazione più opportuna dei mezzi di trasporto), *valorizzando l'esperienza, le capacità professionali e le risorse strumentali ed economiche al servizio di un mercato ancora non pienamente sviluppato e facendo ricorso di mezzi di trasporto e autisti di terzi serbi*.

Volendo ipotizzare le fattispecie concrete dell'ingresso di operatori italiani sul mercato serbo, diverse sono le possibilità. Senza pretesa di esaustività se ne danno di seguito alcuni esempi:

- il consolidamento di una rete di corrispondenti in loco, opportunamente coordinata, alla quale distribuire le varie fasi dei processi di spedizione, assumendo però su di sé l'organizzazione e il controllo del trasporto;
- ovvero rapporti stabili di corrispondenza con imprese serbe con le modalità operative dell'“agganciamento misto” (traino di semirimorchi non appartenenti alla stessa impresa od immatricolati in Stati diversi); poiché la legislazione serba consente al trattore serbo di trainare semirimorchi stranieri⁷¹ è ipotizzabile che un vettore serbo carichi un

⁷¹ Va tuttavia detto, a quest'ultimo proposito, che sebbene non vi sia alcun espresso divieto in Serbia di avvalersi della tecnica in questione, da parte delle autorità serbe vi sono posizioni divergenti circa la possibilità di utilizzarla. Un chiarimento al proposito si attende in occasione della prossima riunione della Commissione mista per la rinegoziazione del contingente di autorizzazioni bilaterali per il trasporto internazionale di merci in Italia.



semirimorchio con targa italiana e lo traini fino al confine del Paese, scambiando il carico con un vettore italiano (con trattore italiano e semirimorchio italiano), in modo da ottimizzare i tempi ed evitare il rischio di un ritorno a vuoto: il vettore serbo potrebbe occuparsi delle operazioni di sdoganamento e inoltre potrebbe ancora beneficiare delle riduzioni di pedaggio sulle autostrade serbe applicabili ai vettori nazionali;

- la creazione di una *joint venture* con un partner serbo, dove quest'ultimo potrebbe occuparsi dell'esecuzione materiale del trasporto, mentre al soggetto italiano spetterebbe tutta l'organizzazione, il coordinamento e la gestione della logistica del trasporto;
- costituzione di un'azienda in loco con cui operare direttamente verso l'Italia e l'area comunitaria in genere: quest'ipotesi, di per sé valida, incontra però due importanti limiti: il primo, rappresentato dalla limitata disponibilità di autorizzazioni bilaterali e CEMT per eseguire trasporti in Italia, il secondo, che pone a carico delle aziende l'obbligo di esercitare per almeno 3 anni l'attività di trasporto in ambito nazionale, prima di poter legittimamente svolgere l'attività di autotrasporto internazionale, costituisce ovviamente un ostacolo alla creazione *ex novo* di aziende in grado di operare nel Paese (per quanto quest'ultimo divieto possa essere superato attraverso acquisizioni di aziende già in possesso della licenza richiesta⁷²).

A questo si deve aggiungere quanto suggerito dall'attuale scarsa diffusione nel Paese di magazzini per lo stoccaggio delle merci e la logistica in genere. Comprensibilmente, in considerazione del trend di crescita degli scambi commerciali e più in generale del sentiero di crescita intrapreso dalla Serbia, si aprono ulteriori opportunità commerciali per aziende pronte ad investire nella realizzazione di piazzali, impianti destinati al magazzinaggio ed allo smistamento delle merci ed in genere di infrastrutture di movimentazione e stoccaggio delle merci da porre al servizio di strutture operative partner ovvero di operatori terzi, che in questo modo riceverebbero un servizio in grado di migliorare i loro livelli di efficienza.

Quest'ultima, in particolare, è la direzione verso la quale si stanno muovendo alcuni attori pubblici internazionali (§ 5), i quali, anche grazie ai numerosi finanziamenti disponibili per il Paese, stanno promovendo la realizzazione di progetti di investimento volti alla realizzazione di piattaforme logistiche integrate.

⁷² Poiché la legge 3176/2004 (in Gazzetta Ufficiale di Serbia n. 110/2004) vieta l'importazione di veicoli a motore (e quindi anche di camion) aventi più di 3 anni, occorrerà importare veicoli nuovi o parzialmente nuovi, stante il divieto posto dalla legislazione di introdurre nel Paese quelli usati più vecchi di 3 anni.



Appendice:

Allegati



Allegato 1: Certificato "FORM A" per esportare in Russia

RU

1. Goods consigned from (exporter's business name, address, country)		Reference No A N^o 000000			
2. Goods consigned to (consignee's name, address, country)		GENERALIZED SYSTEM OF PREFERENCES CERTIFICATE OF ORIGIN (Combined declaration and certificate) FORM A Issued in (country) See notes overleaf			
3. Means of transport and route (as far as known)			4. For official use		
5. Item number	6. Marks and numbers of packages	7. Number and kind of packages; description of goods	8. Origin criterion (see notes overleaf)	9. Gross weight or other quantity	10. Number and date of invoices
<div style="border: 1px solid black; padding: 10px; transform: rotate(-45deg); display: inline-block;"> SPECIMEN </div>					
11. Certification It is hereby certified, on the basis of control carried out, that the declaration by the exporter is correct. Place and date, signature and stamp of certifying authority			12. Declaration by the exporter The undersigned hereby declares that the above details and statements are correct; that all the goods were produced in (country) and that they comply with the origin requirements specified for these goods in the generalized system of preferences for goods exported to (importing country) Place and date, signature of authorized signatory		



Note bibliografiche:

T. Favaretto, "L'Italia, il processo di allargamento dell'UE all'Est e le vie di accesso ai mercati", nota di lavoro preparata per il Global Outlook del Laboratorio di Economia Politica Internazionale dello IAI, Roma, 29 aprile 2002.

Relazione della commissione per i trasporti e il turismo (A4-0011/99), relativa all'intermodalità e al trasporto merci intermodale nell'Unione europea, approvata nella seduta plenaria del 9.2.1999. (Relatore: on. Ulrich Stockmann).

European Commission and World Bank, Joint Office for South East Europe: "Report by the Chair of the Infrastructure Steering Group Implementing Regional Transport Priorities in the Western Balkans", settembre 2003.

P. Quercia, "Nel 2006 il Montenegro lascerà la Serbia?", in "I Balcani non sono lontani", quaderno speciale Limes, rivista italiana di geopolitica, ottobre 2005

Centro Studi sui Sistemi di Trasporto, *Indagine conoscitiva sui costi dell'autotrasporto per conto terzi sopportati dalle imprese italiane di autotrasporto di cose per conto di terzi, raffrontati con quelli di analoghe imprese appartenenti ai paesi dell'Unione Europea alla data del 1° gennaio 2005*, Giugno 2005

Istituto Nazionale per il Commercio Estero, Rapporto ICE 2004 - 2005 "L'Italia nell'economia internazionale".

Across 45°: Marketing action for intermodal logistics between Croatian and Serbian area and North-East Italy, "Analisi esplorativa import export verso Croazia, Bosnia Erzegovina e Serbia Montenegro".

