



LETONIA

NOTA SETTORIALE

COMMERCIO DI TRANSITO E RIESPORTAZIONI

INDICE

PARTE PRIMA: PROFILO PAESE

1.1 LETTONIA: MAPPA	3
1.2 LETTONIA: NOTA CONGIUNTURALE	3
1.3 SCHEDA PAESE	4
1.4 L'ECONOMIA IN SINTESI	6
1.5 GRADO DI APERTURA AL MERCATO INTERNAZIONALE	7
1.6 INTERSCAMBIO CON L'ITALIA	8

PARTE SECONDA: II COMMERCIO DI TRANSITO IN LETTONIA

2.1.II COMMERCIO DI TRANSITO IN LETTONIA-DESCRIZIONE DEL SETTORE	9
2.2.POSIZIONE ED INFRASTRUTTURE.....	10
2.3. TRASPORTO MERCI SU STRADA, TRASPORTO FERROVIARIO, TRASPORTO MARITTIMO E TRASPORTO AEREO.....	13
2.4.POLITICA DI SVILUPPO DEL COMMERCIO DI TRANSITO.....	23
2.5.GLI IMPATTI ECONOMICI.....	26
<i>ALLEGATO (TRANSITO VERSO LA RUSSIA)</i>	

PARTE TERZA: II FENOMENO DELLE RIESPORTAZIONI IN LETTONIA

3.1.II FENOMENO DELLE RIESPORTAZIONI IN LETTONIA.....	29.
3.2.MAGGIORI ESPORTATORI DELLA LETTONIA	31
3.3 LA STRUTTURA SETTORIALE DELLE ESPORTAZIONI	32
3.4.IL RUOLO DEI DEPOSITI DOGANALI NELLE RIESPORTAZIONI	35
<i>ALLEGATO (100 MAGGIORI ESPORTATORI DELLA LETTONIA (2009))</i>	
<i>ALEGATO (ELENCO DEI DEPOSITI DOGANALI PRESENTI IN LETTONIA)</i>	
CONCLUSIONI	37

1. PROFILO PAESE

1.1. LETTONIA: MAPPA



1.2. NOTA CONGIUNTURALE (Febbraio 2011)

L'andamento dell'economia lettone sta mostrando alcuni segni incoraggianti di ripresa che inducono a pensare che la Lettonia sia ormai uscita dalla fase più acuta della recessione giunta sulla scia della crisi che ha colpito l'economia globale. Alcuni settori dell'economia sono già in crescita, anche se ci sono ancora altri settore (come, per esempio, la costruzione) che sono ancora in stagnazione o in discesa.

PIL. Dopo il periodo di indicatori del PIL negativi nel 2008 (-18%) e nel 2009 (-3,9%), a causa soprattutto dalla debolezza della domanda interna e della contrazione degli investimenti di capitale fisso lordo, nel 2010 il PIL è tornato positivo. Le previsioni del PIL nell'ultimo (4°) trimestre 2010 dimostrano un aumento del 3,7% in paragone con il 4° trimestre 2009. Invece, il PIL del 4° semestre 2010 rispetto al 3° trimestre 2010 è cresciuto dell'1,1%.

Inflazione. Il tasso d'inflazione a dicembre 2010 era 2,5%. A gennaio 2011 l'inflazione ha raggiunto il 3,7% principalmente a causa dell'aumento dell'IVA dal 1 gennaio 2011.

Produzione. La produzione industriale ha ripreso a crescere, sostenuta soprattutto dall'aumento delle esportazioni dovuto alla concorrenzialità riacquisita nell'industria delle lavorazioni e anche al miglioramento della domanda esterna. La domanda esterna è cresciuta più velocemente della domanda interna.

Disoccupazione. Il livello della disoccupazione nel terzo trimestre 2010 era il 18,2% che dimostra un leggero miglioramento rispetto all'inizio dell'anno (20,7%). Comunque, la Lettonia rimane ai primi posti nell'UE per il più alto tasso di disoccupazione. La disoccupazione che era prima principalmente di natura strutturale, dovuta al fatto che molte persone, tra quelle più adulte, avevano una formazione professionale acquisita durante il periodo sovietico, non compatibile con le richieste di un'economia moderna di mercato, oggi va a colpire anche le nuove generazioni più consone all'economia di mercato. La maggior parte dei disoccupati in Lettonia si trova in tale condizione da meno di due anni e la disoccupazione è distribuita in

maniera non omogenea sul territorio, dove la capitale offre maggiori opportunità di impiego, invece le zone rurali ne offrono scarse.

Potere di acquisto. Il potere di acquisto della popolazione residente è ulteriormente diminuito sulla scia dell'ormai ristretto accesso al credito, dei tagli degli stipendi sia pubblici che privati e della bassa fiducia dei mercati internazionali. Il Governo aspirerebbe a portare il salario medio al 50% del livello medio dei Paesi UE, possibilmente nell'arco dei prossimi anni, attraverso una serie di riforme strutturali riguardanti soprattutto gli oneri fiscali delle imprese. Il salario mensile lordo nel 3° trimestre 2010 era ca. 637 Euro. La situazione attuale è caratterizzata da una disomogeneità del potere di acquisto: una parte della popolazione ha già riacquisito il benessere, invece un'altra parte continua a vivere con mezzi minimi per l'esistenza.

1.3. SCHEDA PAESE

Superficie	64.559 kmq (prevalentemente pianeggiante, coperto per il 46% di foreste, il 38% di terra agricola, il 4% acque interne) - (Italia 301.336 kmq)
Clima	temperato freddo (influenzato dal Mar Baltico)
Popolazione	2.229.500 (gennaio 2011) etnicamente disomogenea per via delle minoranze russe, ucraine, polacche, lituane ed altre; in diminuzione a seguito dell'emigrazione e decessi
Densità abitativa	35 abitanti/kmq
Frontiere terrestri	Estonia, Russia, Bielorussia, Lituania
Lingua	lettone (ufficiale); russo (molto diffuso causa forte minoranza)
Religione	luterana ca. il 25%, cristiana ca. il 24%, ortodossa ca. il 20%, atea ca. il 10%, ed altre
Feste nazionali	Capodanno, Venerdì Santo, Pasqua, Lunedì dell'Angelo, Festa del Lavoro, 4 maggio Celebrazione dell'Indipendenza, 23 giugno Festa di Ligo, 24 giugno Festa di San Giovanni, 18 novembre Festa della Repubblica, Natale
Fuso orario	+2 GMT (+1 ora su orario vigente in Italia)
Forma istituzionale	Repubblica Parlamentare
Potere legislativo	Parlamento Unicamerale (Saeima) composto da 100 membri eletti per 4 anni con sistema proporzionale
Ripartizione amministrativa	5 Regioni e 26 comuni
Capitale e Sede di governo	Riga
Membership internazionali	Dal 2004 Paese membro dell'Unione Europea Dal 2007 Paese Schengen non fa ancora parte dell'Unione Monetaria, a cui aspira di aderire nel 2014)
Moneta	Lats lettone (LVL)
Cambio	1,00 LVL = 1,42 EUR (parità fissa) tasso di cambio ufficiale: LVL/EUR 0,702804
Anno fiscale	1 gennaio - 31 dicembre
I.V.A.	22% (ordinaria), 12% (agevolata), 0%
Disoccupazione	18,2% (3° trimestre 2010)
Inflazione	2,5% (dicembre 2010 in paragone con dicembre 2009)
Principali	foreste conifere (46%) ed a foglie decidue (54%), energia

risorse naturali	idroelettrica, torba, sabbia, ghiaia, dolomite, calcare, argilla
Principali	Riga, Ventspils, Liepaja
porti internazionali	

*Fonte: Ufficio Statistico Centrale della Lettonia, database
Eurostat, database
Banca della Lettonia, database*

1.4. L'ECONOMIA IN SINTESI

Come mostra la ripartizione del PIL, l'economia lettone é fortemente "terziarizzata". Nel comparto servizi di natura "privatistica" particolare rilievo assumono quelli del settore del turismo e del commercio di transito.

RIPARTIZIONE DEL PIL (prezzi costanti, in migliaia di euro)

Settore attività (NACE rev.1)	PIL 2008	Rip. %	PIL 2009	Rip. %	Var. % 09/08
Totale	11 804 271,2	100	9 677 618,5	100	-18,0
Servizi	7 930 538,2	67,2	6 744 314,2	69,7	-15,0
Attività relative ai beni immobili, affitti, intermediazioni e consulenze	1 760 169,3	14,9	1 757 545,5	18,2	-0,1
Commercio all'ingrosso ed al dettaglio; riparazione di autoveicoli, motocicli e di beni personali e per la casa	2 262 844,3	19,2	1 613 034,4	16,7	-28,7
Trasporti, magazzinaggio e comunicazioni	1 499 877,6	12,7	1 278 373,5	13,2	-14,8
Pubblica amministrazione, difesa, sicurezza sociale obbligatoria	656 698,0	5,6	597 078,3	6,2	-9,1
Attività finanziarie	525 421,0	4,5	459 347,1	4,7	-12,6
Istruzione	401 449,1	3,4	370 306,7	3,8	-7,8
Altre attività sociali, personali e di comunità	431 104,5	3,7	347 024,2	3,6	-19,5
Sanità e servizi sociali	239 426,6	2,0	220 179,5	2,3	-8,0
Hotel, ristoranti e bar	153 547,8	1,3	101 425,1	1,0	-33,9
Produzione industriale	1 191 447,4	10,1	962 237,0	9,9	-19,2
Costruzioni	892 060,9	7,6	592 616,1	6,1	-33,6
Agricoltura, allevamento bestiame, caccia e silvicoltura	336 623,0	2,9	348 660,5	3,6	3,6
Approvvigionamento di elettricità, gas ed acqua	278 646,7	2,4	258 863,1	2,7	-7,1
Estrazione di minerali	42 165,4	0,4	41 325,9	0,4	-2,0
Pesca e allevamento pesci	11 927,9	0,1	12 231,0	0,1	2,5

Fonte: Eurostat, database

Industria. Il settore industriale è caratterizzato:

- dalla presenza di pochi soggetti che occupano posizioni fortemente dominanti,
- da una spiccata focalizzazione su attività "labour based", nelle quali la componente umana occupa ancora ruolo predominante rispetto alla tecnologia;
- da una scarsa diversificazione settoriale con una forte concentrazione nei comparti della prima lavorazione del legname, dei prodotti alimentari e prodotti tessili.

Negli ultimi anni il governo ha cercato di creare condizioni favorevoli per la formazione di nuove compagnie, aiutando contemporaneamente quelle già esistenti, in particolare piccole e medie

imprese. L'entrata nell'Unione Europea e la necessità di competere sul mercato internazionale ha evidenziato il problema della obsolescenza tecnologica dei macchinari e degli equipaggiamenti già esistenti.

Ricerca e sviluppo. Escluso qualche sporadico settore industriale, come quello delle biotecnologie medicali, la situazione generale della ricerca e sviluppo in Lettonia è molto critica, dovendo fare i conti per di più con un finanziamento pubblico decisamente inferiore rispetto alla media dei paesi europei. Gli obiettivi principali preposti dal governo convergono verso lo sviluppo delle risorse umane in campo scientifico e verso la creazione/potenziamento di istituzioni-programmi scientifici ed università.

Edilizia. In seguito al declino registrato nei primi anni '90, dal 1998 al giugno 2007 l'edilizia è stato uno dei settori più dinamici nell'economia lettone (con una crescita media annua del 14%). Il rinnovamento e lo sviluppo del patrimonio edilizio ed immobiliare ha comunque coinvolto quasi esclusivamente la capitale e poche altre grandi città del paese. A partire dall'estate del 2007 si è però assistito ad una progressiva contrazione del mercato immobiliare il quale risulta oggi totalmente stazionario, sia per quanto concerne le nuove costruzioni che per gli affitti, toccando i livelli minimi registrati negli ultimi dieci anni.

Turismo. A partire dagli ultimi anni '90 le risorse del paese sono state focalizzate in modo considerevole verso il settore del turismo, favorendo conseguentemente l'affermazione delle seguenti realtà :

1. della compagnia aerea nazionale AirBaltic (S.p.A. del 52,6% statale);
2. dell'aeroporto di Riga come hub aeroportuale sempre più rilevante dell'area scandinavo-baltica;
3. la ristrutturazione e costruzione di numerose strutture alberghiere e congressuali.

Nei piani del governo e' previsto un aumento delle strutture alberghiere e dei servizi collegati al settore, in particolare nell'area circostante alla capitale, dove prevalgono ancora strutture scarsamente adeguate; (i dati dimostrano come solo un terzo dei visitatori stranieri visiti località al di fuori di Riga). La Lettonia dovrebbe inoltre alimentare il turismo *sanitario*, il quale implica che cittadini stranieri sempre più ricorrano al sistema sanitario lettone per sottoporsi a particolari cure, considerando i prezzi notevolmente inferiori a quelli dei paesi di provenienza.

1.5. GRADO DI APERTURA AL MERCATO INTERNAZIONALE

Bilancia commerciale della Lettonia (valori in migliaia di euro)

	2009	I sem. 2009	I sem. 2010	Var. % 10/09
Commercio Estero:				
Importazioni totali (mln di €)	7 021,3	3 430,9	3 726,8	8,6
Esportazioni totali (mln di €)	5 519,8	2 565,8	3 156,5	23,0
Saldo Commerciale totale (mln di €)	-1 501,4	-865,1	-570,3	34,1
Interscambio totale (mln di €)	12 541,1	5 996,7	6 883,4	14,8

Fonte: Eurostat, database

Il grado di apertura al commercio internazionale è oltre il 65%. Nel 1° semestre 2010 l'**interscambio complessivo** della Lettonia è stato di oltre 6.883 miliardi di Euro, ovvero il 14,78% in più rispetto all'interscambio fatto registrare nel 1° semestre 2009.

I **principali partner commerciali** della Lettonia sono: Lituania, Russia, Germania, Estonia, Polonia, Svezia, Finlandia, Olanda, Danimarca ed Italia. Ben il 70% di tutte le esportazioni lettoni del 2010 sono state indirizzate verso i paesi dell'UE (il 67,3% nel 2009).

I **principali prodotti esportati** nel 1° semestre 2010 erano il legno e gli articoli da esso derivati, la cui vendita all'estero ha subito un netto aumento rispetto allo stesso periodo dello scorso anno (52,9%). In Lettonia vengono svolte numerose fasi di lavorazione per conto di aziende del settore legno di altri paesi. Seguono ghisa, ferro e acciaio (32,2), macchine, apparecchi e congegni meccanici, loro parti (-6,2), macchine, apparecchi e materiale elettrico e loro parti (27,2).

I **principali prodotti importati** nel 1° semestre 2010 sono stati: combustibili, oli minerali e loro prodotti (1,4%), a seguire macchine, apparecchiature e materiale elettrico (29,8%), reattori, caldaie, apparecchi e congegni meccanici (-7,4%), ghisa, ferro e acciaio (65,9%) e prodotti farmaceutici (5,8%).

1.6. INTERSCAMBIO CON L'ITALIA

Bilancia commerciale Italia – Lettonia (valori in migliaia di euro)

	2009	1° sem. 2009	1° sem. 2010	Var. % 10/09
Importazioni dall'Italia	275 837	127 318	138 557	8,83
Esportazioni verso l'Italia	83 592	41 452	62 419	50,58
Saldo	-192 245	-85 866	-76 138	11,30
Interscambio	359 429	168 771	200 976	19,08

Fonte: Eurostat, database

Nel primo semestre 2010 l'interscambio commerciale bilaterale tra Italia e Lettonia e' aumentato del 19% senza che questo abbia modificato l'importanza relativa: l'Italia rimane:

- 11° partner commerciale;
- 8° paese fornitore della Lettonia con una quota del 3,9%;
- 14° paese di destinazione delle esportazioni lettoni nonostante il forte incremento registrato (50,6%) con una quota del 1,5%.

L'Italia è l'8° paese fornitore della Lettonia. Nel primo semestre del 2010 i **principali prodotti importati dall'Italia** sono stati:

- 1) Caldaie, macchine, apparecchi e congegni meccanici (HS84);
- 2) Mobili, apparecchi per illuminazione (HS94);
- 3) Bevande analcoliche ed alcoliche, aceti (HS22);
- 4) Indumenti ed accessori per l'abbigliamento, a maglia (HS61).

Nel primo semestre del 2010 i **principali prodotti esportati verso l'Italia** per voce doganale:

- 1) Legno, carbone di legna e lavori di legno (HS 44);
- 2) Macchine, apparecchi e materiale elettrico e loro parti; (HS 85);
- 3) Combustibili minerali, oli minerali e prodotti della loro distillazione; sostanze bituminose; cere minerali (HS 27);
- 4) Ghisa, ferro e acciaio (HS 72).

PARTE SECONDA – II COMMERCIO DI TRANSITO IN LETTONIA

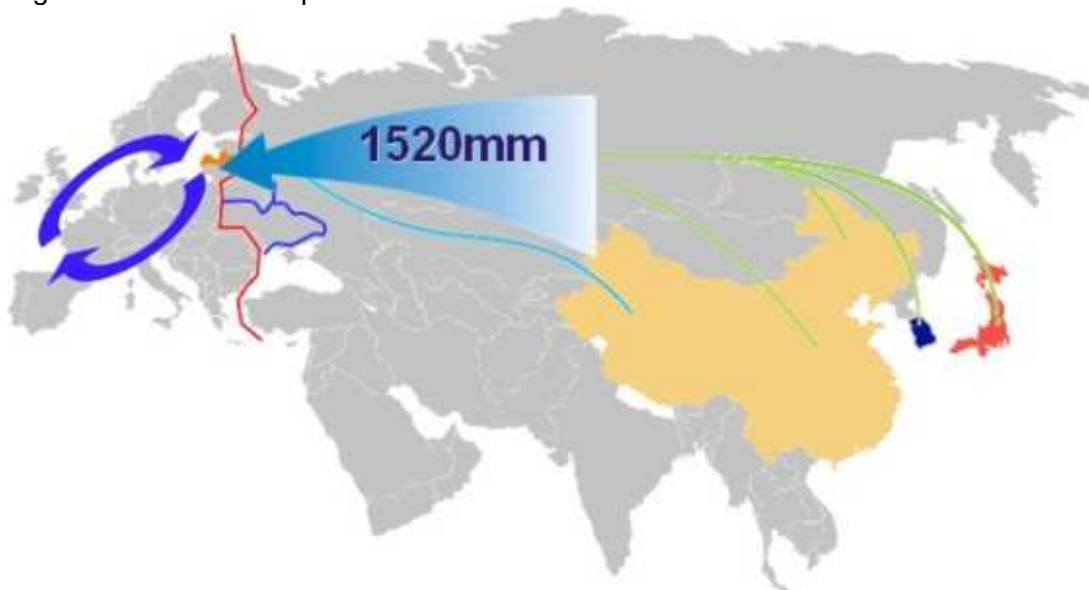
2.1. Descrizione del settore

Il settore del transito lettone è una parte integrante dell'economia lettone, che compete con successo sul mercato globale, nonostante la crisi economica che ha colpito il mondo negli ultimi anni ed i numerosi cambiamenti di assetti geopolitici. È un settore al cui sviluppo è rivolta un'attenzione particolare sia a livello pubblico che privato: ne consegue pertanto che i maggiori investimenti nelle infrastrutture del trasporto - porti, ferrovie e autostrade – vengono destinati in primo luogo a quelle opere che maggiormente favoriscono lo sviluppo del commercio di transito.

Il settore del transito è molto complesso e coinvolge, oltre alle citate infrastrutture, magazzini doganali, broker, centri logistici, nonché i servizi offerti da agenti marittimi, spedizionieri ed operatori degli oleodotti e dei prodotti petroliferi.

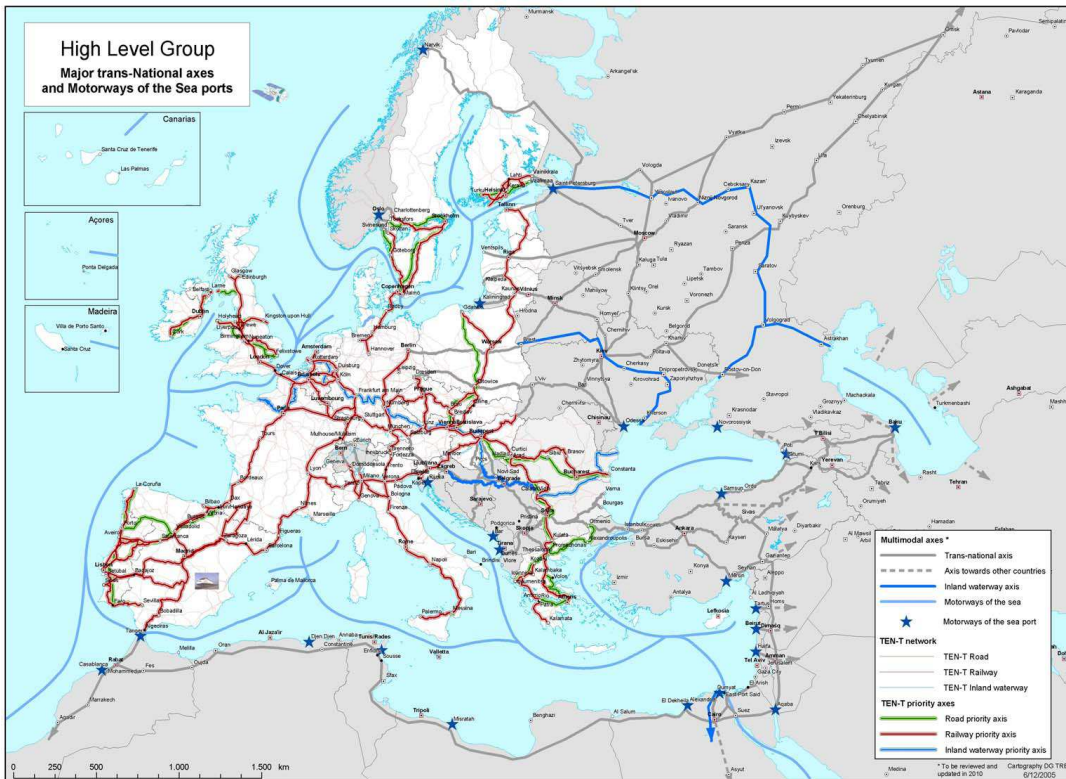
Il Ministero dei Trasporti lettone, per la particolare posizione del Paese alla frontiera dell'Unione Europea, mira a sviluppare il settore dei trasporti nelle due importanti aree economiche limitrofe, quella interna dell'Unione Europea e quella esterna dei paesi del CSI e dell'Asia.

È indubbio, soprattutto per motivazioni di ordine storico, che un ruolo importante nello sviluppo della cooperazione di transito è assunto proprio dai paesi del CSI con i quali la Lettonia è legata da una comune rete ferroviaria (a scartamento allargato - 1520) e da un comune sistema di organizzazione del trasporto ferroviario delle merci.



La Lettonia dà la massima priorità: allo sviluppo di un sistema di trasporti efficiente, sicuro, multi-modale, equilibrato, che rispetti l'ambiente e sia competitivo; ad una crescita stabile del volume di carico di transito; allo sviluppo dei centri di distribuzione e logistici; nonché ad incrementare il valore aggiunto dei carichi trasportati.

2.2. Posizione ed infrastrutture



La posizione strategica della Lettonia come paese di transito viene rinforzata dalla considerazione dell'importanza dei corridoi che lo attraversano, come ben illustrato nel rapporto del *High Level Group* della Commissione Europea "Networks for peace and development. Extension of the major trans-European transport axes to the neighbouring countries and regions" e come si può evincere dalla cartina soprastante: l'asse ferroviario Varsavia - Kaunas - Riga – Tallin (Rail Baltica) e l'asse multimodale Venstpils – Riga – Mosca; quest'ultimo conosciuto come Corridoio (Asse) del Nord, collega la Federazione Russa (Mosca) con i paesi dell'Unione Europea.

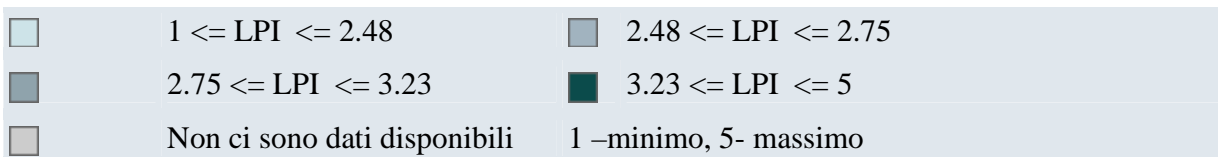
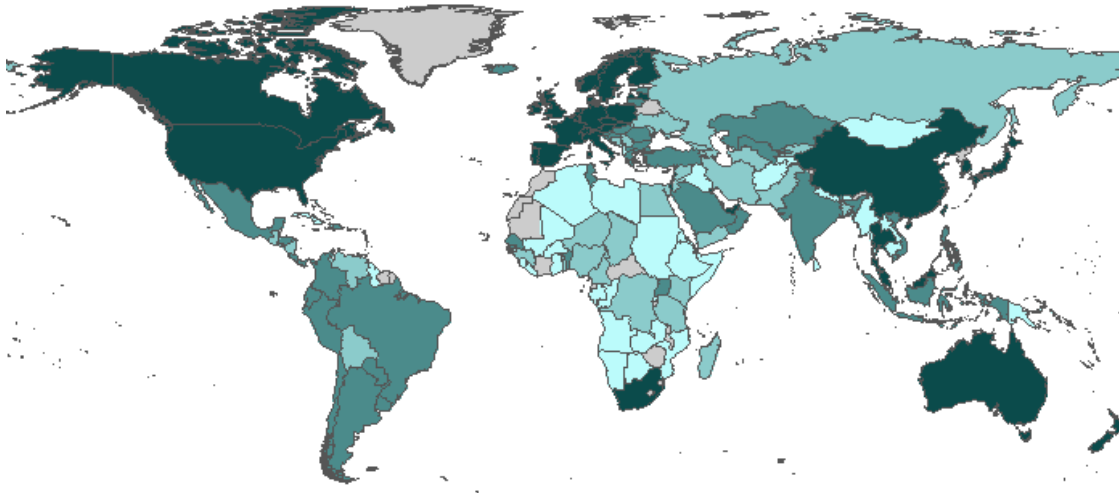
Complessivamente il territorio della Lettonia è attraversato da 5 corridoi di trasporto multimodali, che sono:

1. Europa Occidentale – porti della Lettonia - regione centrale della Russia
2. Europa Centrale – confine di Lettonia - regione centrale della Russia
3. I porti della Lettonia – Kazakistan – Nordovest della Cina
4. Estremo Oriente – magistrale Trans-Siberia – porti della Lettonia
5. Estremo Oriente – Mar Nero – porti della Lettonia – Scandinavia

L'insistere di questi corridoi sul territorio del Paese è il motivo per cui la Lettonia viene definita il ponte tra l'Europa ed Asia. La sua posizione geografica è sicuramente un vantaggio, al quale si deve aggiungere la disponibilità di infrastrutture analoghe a quelle dei paesi vicini/limitrofi che non comportano ritardi per il passaggio della frontiera.

La Lettonia occupa una buona posizione nel "World Banks Logistics Performance Index", dove è classificata al trentasettesimo posto (37), davanti ai paesi confinanti quali l'Estonia (43-posto) e la Lituania (45 - posto) e di gran lunga prima della Federazione Russa (92- posto). L'ordine è

emerso dalla considerazione di tre fattori: la velocità di sdoganamento, il tempo medio delle transizioni di import/export e il costo dei trasporti.



		Lettonia	
	Overall LPI	score	25.Mar
		rank	37
	Customs	score	2.94
		rank	40
	Infrastrutture	score	2.88
		rank	49
	International shipments	score	3.38
		rank	21
	Logistics competence	score	2.96
		rank	46
	Tracking & tracing	score	3.55
		rank	29
	Timeliness	score	3.72
		rank	49

Fonte: <http://info.worldbank.org/etools/tradesurvey/mode1a.asp?countryID=81#>

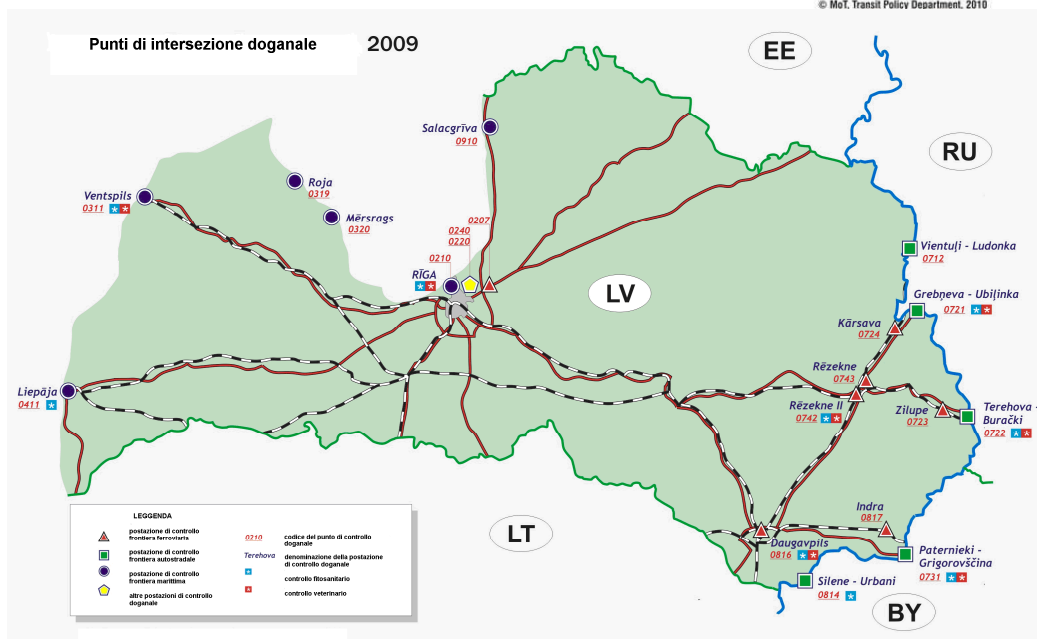
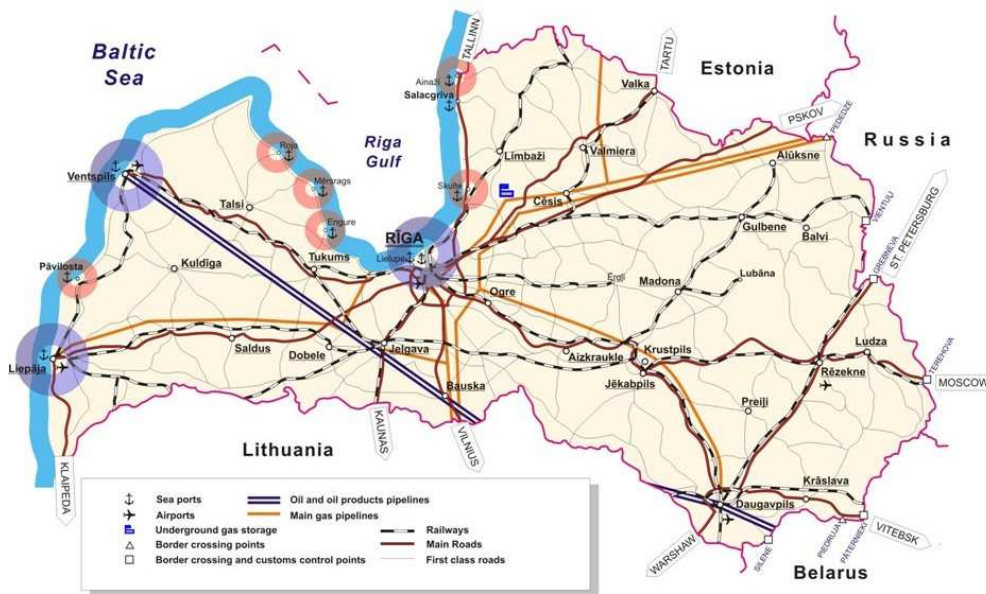
Nonostante i buoni indicatori raggiunti, la Lettonia deve valutare la propria situazione all'interno dell'intera area baltica. In Lettonia, per esempio, sono meglio sviluppate le infrastrutture ferroviarie, mentre la Lituania si distingue per la sua rete stradale. La questione chiave è come ognuno dei paesi Baltici è in grado di sfruttare i propri vantaggi geografici tenendo conto che

l'area baltica deve comunque avere uno sviluppo coordinato per raggiungere obiettivi apprezzabili e sostenibili

Infrastrutture/corridoi

Come accennato prima, alla base della struttura dell'economia di transito ci sono i corridoi che in Lettonia riguardano:

- 10 porti, che sono collegati alla rete autostradale TEN –T (Trans-European Networks)
- rete ferroviaria,
- due condotte per gas naturali e un oleodotto.
- diversi aeroporti.



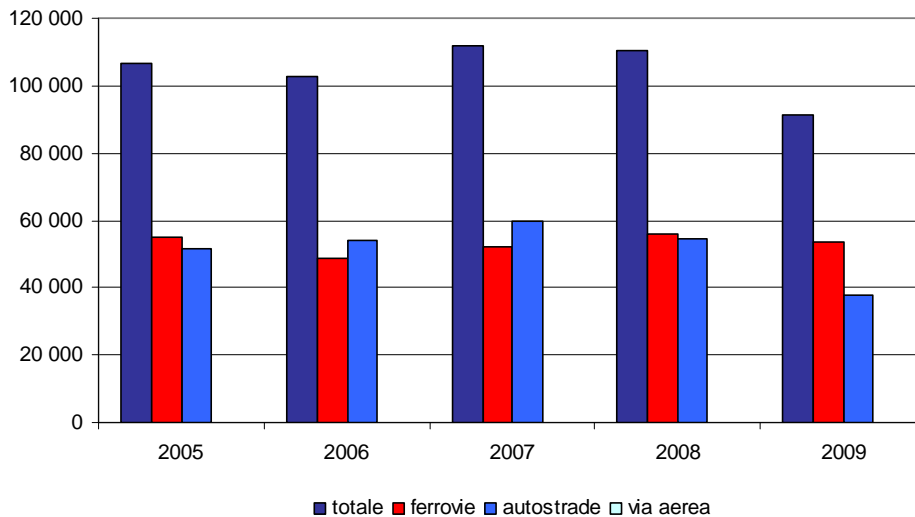
2.3 Trasporto merci su strada, trasporto ferroviario, porti, aeroporti

Ferrovie: 2.270 km di cui 257 km elettrificati e 33 km a scartamento allargato. La rete è completata da 173 stazioni ferroviarie.



Le ferrovie¹ hanno un ruolo importante nell'economia del paese in quanto assorbono più del 50% del totale della merce trasportata.

Trasporto merci (in migliaia di tonnellate) , 2009

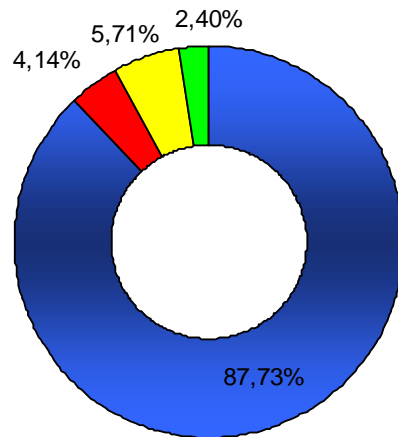


Fonte: Ufficio di Statistiche nazionale, elaborazione ICE

¹ 2.270 km di cui 257 km elettrificati e 33 km a scartamento ridotto. La rete è completata da 173 stazioni ferroviarie

Il traffico dei treni diretti a Riga sta raggiungendo il limite della capacità della rete. Per risolvere tale problema sono in corso d'opera significativi investimenti, anche con fondi di provenienza UE, per la costruzione di un'altra linea ferroviaria nella tratta Skriveri–Riga. Le Ferrovie dello Stato si stanno quindi preparando per affrontare la probabile crescita della domanda di trasporto su rotaia.

Trasporto merci su rotaia 2009



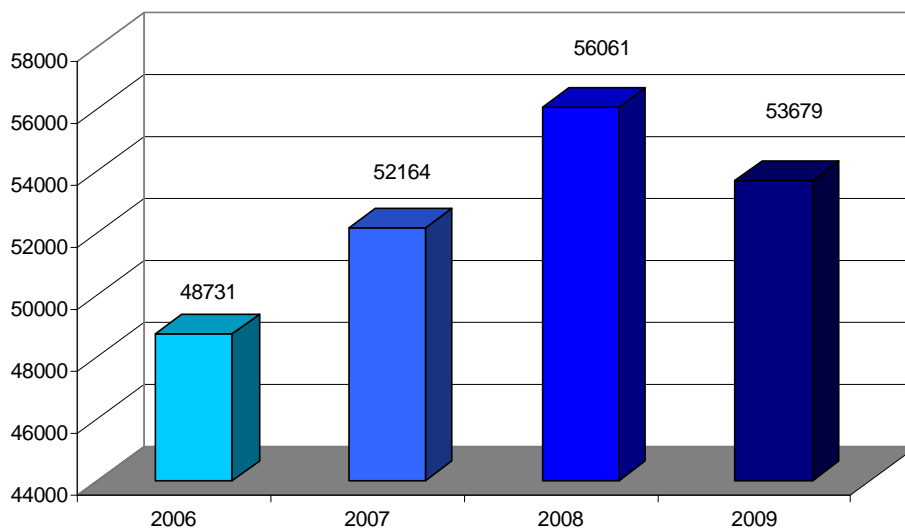
- trasporto importazioni (di cui 82,1% tramite le stazioni ferroviarie vicine)
- trasporto esportazioni (di cui 1,95% tramite le stazioni ferroviarie vicine)
- transito via terra
- trasporto nazionale

Fonte: Ferrovie dello Stato, elaborazione ICE

A fronte dei buoni risultati raggiunti nel trasporto delle merci, che hanno indotto le Ferrovie ad investire nell'ammodernamento e potenziamento delle infrastrutture, vi sono alcune tratte che non hanno subito miglioramenti e che, nelle attuali condizioni, non possono assorbire aumenti di traffico, come ad esempio quella che va da Indra a Bigosova, che non solo è il punto di interconnessione tra la frontiera della Lettonia e della Bielorussia, ma rappresenta anche l'estremo valico di frontiera di tutta l'Unione Europea verso l'Oriente.

Anche se la difficile situazione economica del 2009 ha influenzato anche il trasporto ferroviario, le ferrovie dello Stato non hanno avuto un grosso calo delle merci trasportate. Complessivamente nel 2009 sono state trasportate 53,7 milioni di tonnellate, ovvero il 4,2% in meno rispetto agli anni del boom economico. Per quanto concerne il trasporto delle merci in container, le Ferrovie hanno raggiunto un record di 71142 TEU, ovvero il 34,8% in più rispetto al 2008.

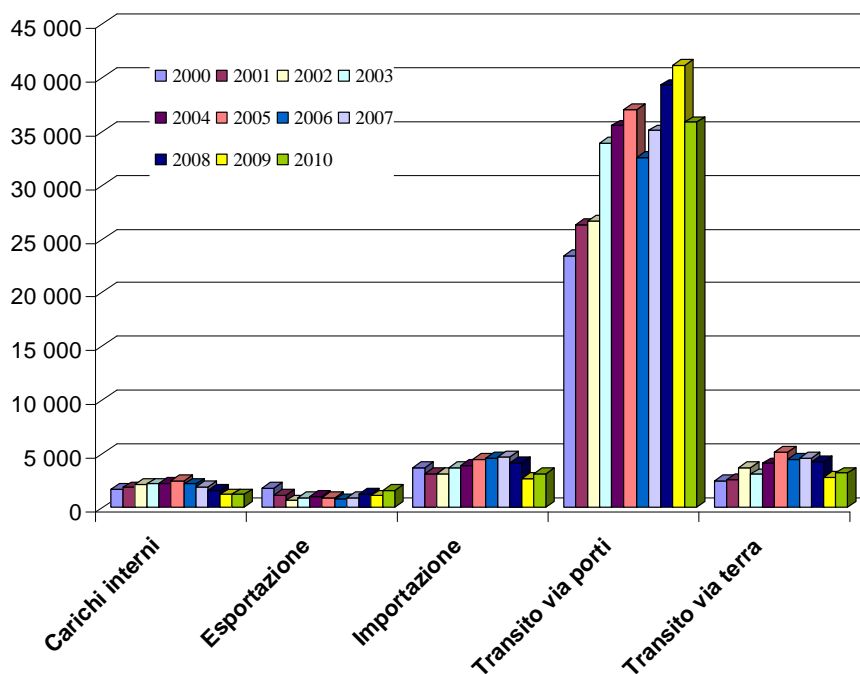
Trasporto merci ferroviario (in migliaia di tonnellate)



Fonte: Ferrovie dello Stato, elaborazione ICE

Nei primi nove mesi del 2010, il volume delle merci trasportate per ferrovia in Lettonia è diminuito del 9,7%, mentre quello trasportato via strada è aumentato del 27,4%.

Volume del fatturato cargo ferrovie (11 mesi del 2000 - 2010), in migliaia di tonnellate



Fonte: Ministero dei Trasporti, elaborazione ICE

Carichi trasportati su rotaia

	Gennaio- settembre 2010 (milioni di tonnellate)	Variazioni gennaio- settembre 2010 (%) rispetto al gennaio - settembre 2009	Luglio-settembre 2010 (milioni di tonnellate)	Variazioni luglio-settembre 2010 (%) rispetto al luglio - settembre 2009
Totale	36,93	-9,7	11,65	-8,4
Trasporto merci/carichi nazionale	0,99	+4,3	0,44	+23,5
Trasporto merci per esportazione	2,34	+38,7	0,70	+27,1
Trasporto merci dai porti della Lettonia	1,04	+33,8	0,34	+27,0
Trasporto merci in importazione	31,27	-13,1	9,45	-15,0
Trasporto carichi dai porti della Lettonia	28,71	-14,8	8,70	-16,3
Trasporto merce in transito	2,33	+2,8	1,06	+52,6

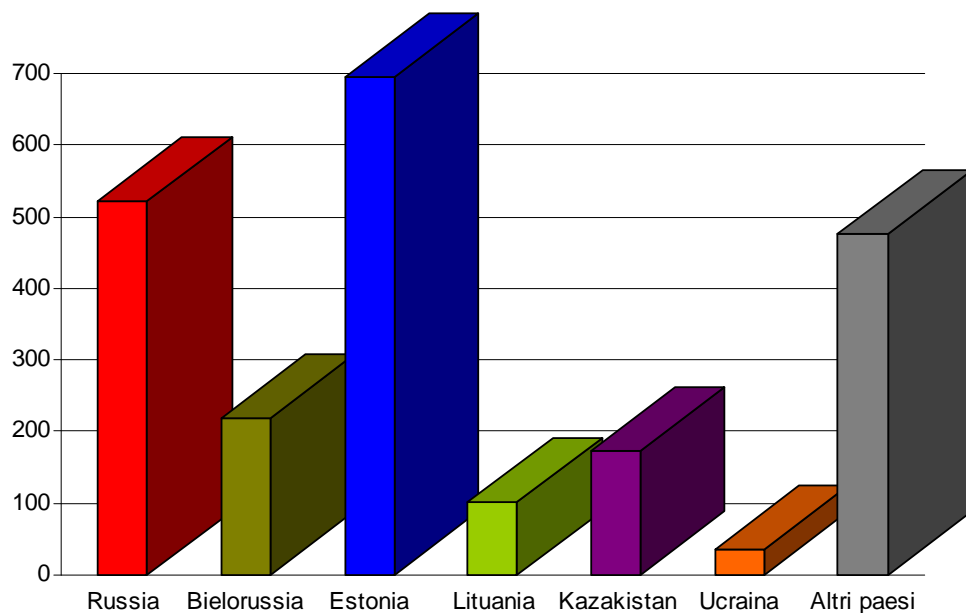
Fonte: Ufficio di Statistiche lettone

Come si evince dalla griglia soprastante, sono in aumento i trasporti nazionali che nel periodo indicato hanno riguardato un 1 milione di tonnellate, 40,9 mila tonnellate (4,3%) in più rispetto al periodo gennaio-settembre 2009. Mentre è stato registrato un calo nei trasporti dei prodotti importati che hanno visto movimentare 35,9 milioni di tonnellate, pari a una riduzione di 4 milioni di tonnellate (10%). L'82,8% del totale del trasporto merci internazionale è stato effettuato mediante i porti lettone.

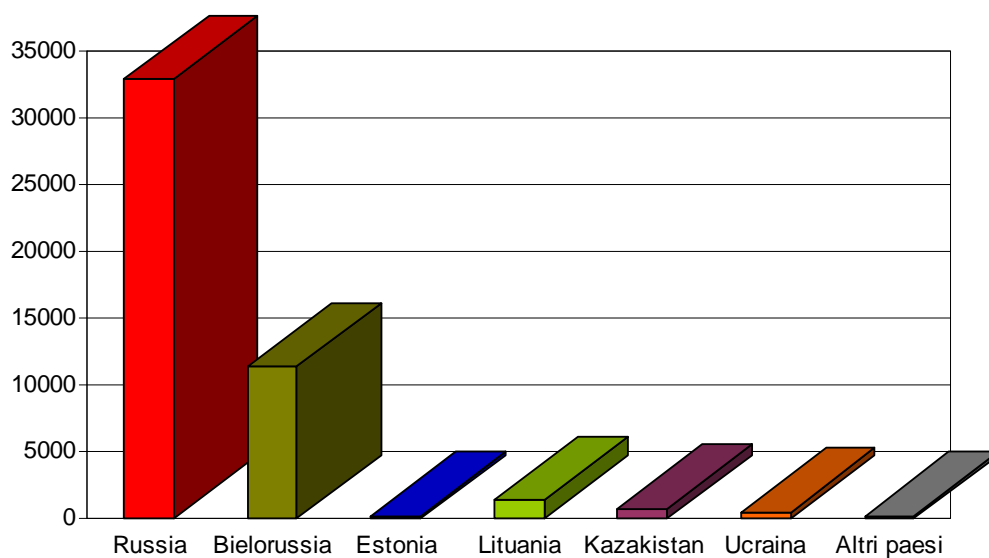
Il maggiore aumento registrato nel periodo luglio-settembre 2010 rispetto allo stesso periodo dell'anno scorso ha riguardato i trasporti delle merci in transito.

La S.p.A. *LDz Cargo* che fa parte del gruppo Ferrovie dello Stato ha avuto la crescita maggiore in questo settore, grazie soprattutto al trasporto delle merci di carattere non militare della NATO in Afghanistan. Anche altre tratte, come ad esempio verso il Kazakistan e l'Ucraina si stanno sviluppando con successo, con un conseguente aumento del valore aggiunto delle merci trasportate.

**Volume merci esportate per paese destinatario (in migliaia di tonnellate)
2009**



**Volume merci importate per paese fornitore (in migliaia di tonnellate)
2009**



Fonte: Ferrovie dello Stato, elaborazione ICE

Come si evince dai grafici soprastanti, la Russia gioca un ruolo fondamentale nel commercio di transito ferroviario. Quest'anno il fatturato delle merci trasportate tra la Lettonia e la Russia ha raggiunto i livelli pre-crisi.

Secondo quanto dichiarato dal rappresentante del Servizio doganale della Federazione Russa in Lettonia, Gennady Hobotovs nei primi nove mesi di quest'anno il valore del fatturato delle merci trasportato tra la Lettonia e la Russia ha raggiunto i 5 miliardi di rubli (circa 85,5 milioni di dollari), e si prevede che entro la fine dell'anno, esso raggiunga i 6 miliardi di rubli (circa 103 milioni di dollari), corrispondente al livello pre-crisi.

Proprio per ridurre i tempi di passaggio doganale e per snellire le pratiche necessarie, è stato istituito l'Ufficio di rappresentanza dei servizi doganali della Federazione Russa in Lettonia. La Lettonia è uno dei soli quattro paesi in Europa, dopo Germania, Belgio e Finlandia, che ospita questo tipo di rappresentanza doganale russa.

Il Capo del Consiglio dell'Associazione della Logistica della Lettonia Aivars Taurins ritiene che la novità principale che debba essere adottata è l'introduzione del sistema di versamento anticipato delle tasse. La Russia non ha nulla in contrario, mentre per quanto riguarda il sistema di dichiarazione anticipata delle merci da esportare, il rappresentante del servizio doganale russo ha affermato che la Lettonia stessa deve individuare le debolezze del sistema che causano i ritardi ed intervenire con appropriate soluzioni. La Russia promette di ridurre il tempo necessario per il trattamento delle pratiche doganali fino a 20 minuti.

Autostrade e strade

Nel corso degli ultimi anni la lunghezza della rete stradale lettone non è cambiata in modo rilevante. Essa è costituita da 20.176.149 chilometri di strade statali così suddivise (dato 1 gennaio 2009):

- 1.648.578 chilometri di arterie principali – tutte asfaltate,
- 5.321.224 km di 1^a Categoria di cui 4009.718 asfaltati,
- 13.206.347 km di 2^a Categoria di cui 2.610.869 asfaltati.

Il Ministero dei Trasporti ha la competenza sia per le strade statali che per quelle municipali, per una estensione totale di 72.831.369 km.



La dimensione totale della rete stradale (densità media 1,079 km per km²; 0,312 km per km² la densità delle strade statali) è ritenuta adeguata alle esigenze del Paese.

È invece molto sentita la necessità di migliorare la condizione della rete che, a causa del deficit finanziario, non è stata mantenuta e rinnovata come avrebbe dovuto.

Tra i provvedimenti all'esame del Governo per il futuro sviluppo della rete stradale si annoverano l'attuazione di un adeguato sistema di finanziamento, la revisione delle tariffe autostradali e lo sviluppo delle infrastrutture e dei corridoi² per il trasporto, nonché il miglioramento della sicurezza stradale.

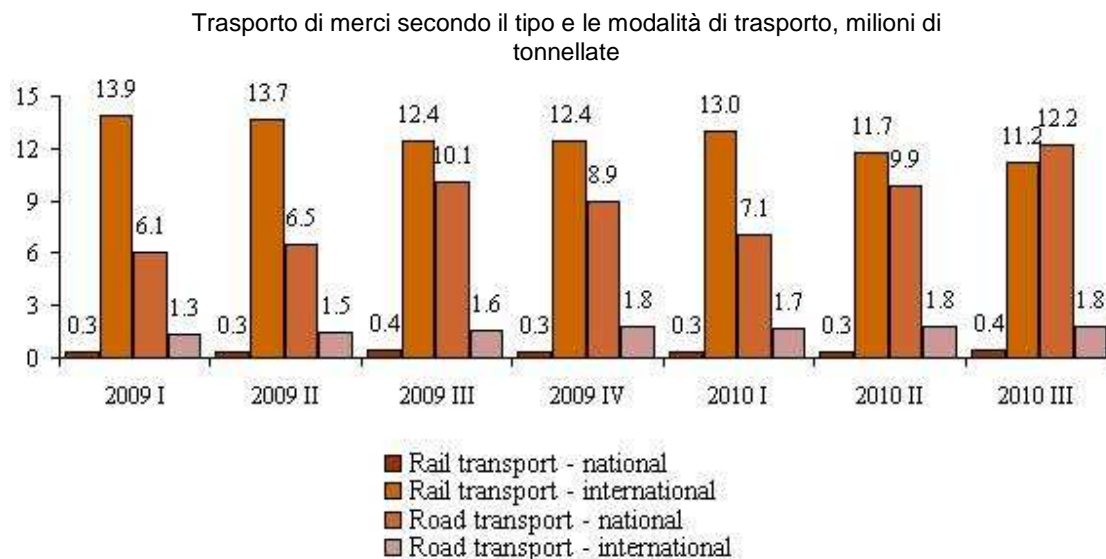
L'obiettivo è quello di incrementare la sicurezza ed il confort delle strade statali e di mantenere ad un livello accettabile, sfruttando al meglio le risorse economiche disponibili, le rimanenti strade del Paese.

Trasporto merci su strada

Durante i primi nove mesi del 2010 il volume delle merci **trasportate** su **strada** è stato di 4,5 milioni di tonnellate, con un incremento del 27,4% rispetto allo stesso periodo del 2009.

La maggior parte (84,5% o 29,2 milioni di tonnellate) del volume totale dei noli era costituita da trasporti nazionali, con una crescita di 6,5 milioni di tonnellate (28,6%). Mentre i trasporti internazionali sono aumentati del 21,3% con 5,3 milioni di tonnellate di carichi trasportati.

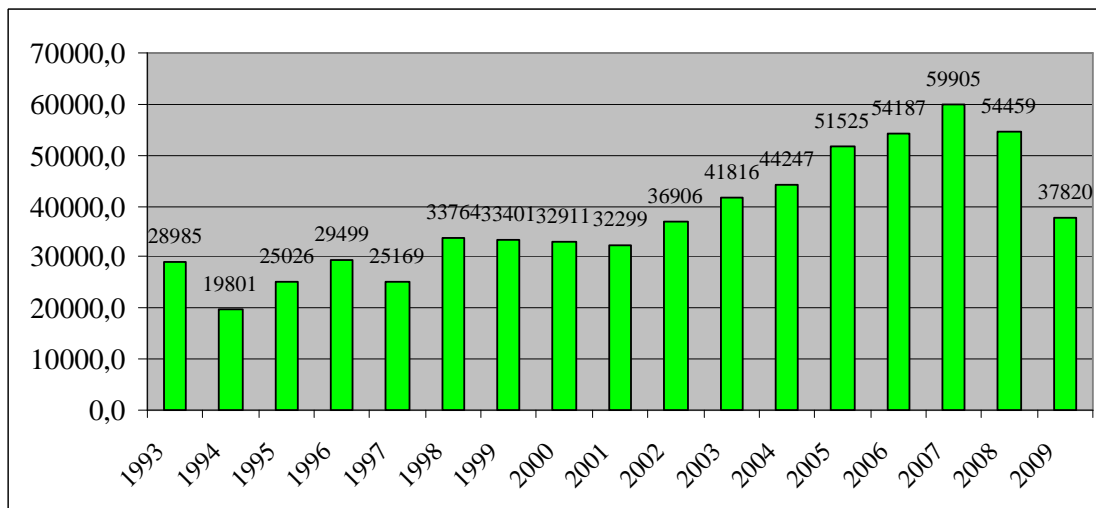
Nei primi tre trimestri del 2010, il 32,9% (11,4 milioni di tonnellate) del volume totale dei carichi trasportati su strada ha riguardato minerali metallici e altri minerali nonché prodotti di cave e torbiere, il 25,7% (8,9 milioni di tonnellate) prodotti dell'agricoltura, della caccia e forestali, pesce e altri prodotti della pesca, e del 13,5% (4,7 milioni di tonnellate) da legno e prodotti in legno e sughero (esclusi i mobili), pasta di legno, carta e prodotti di carta.



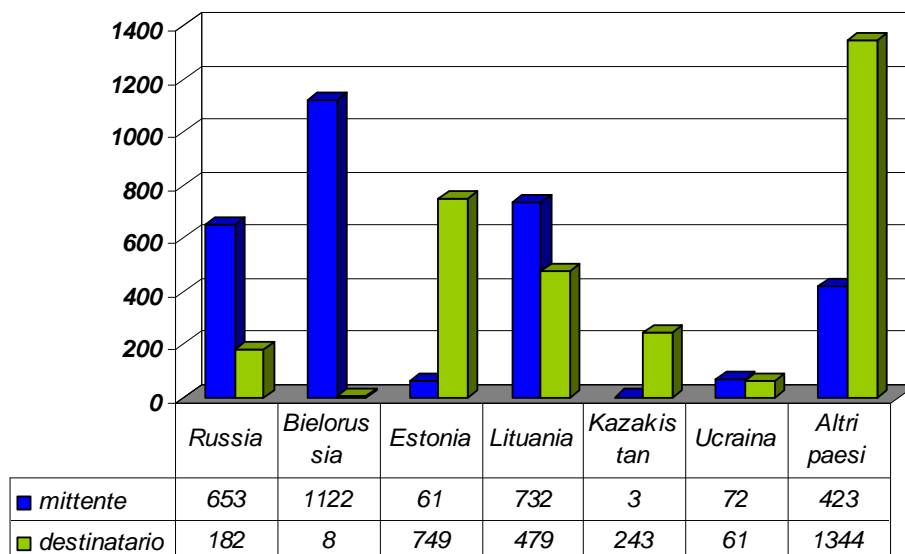
Nel gennaio-settembre 2010 4,3 milioni di tonnellate di prodotti petroliferi sono stati trasportati tramite l'**oleodotto dei prodotti petroliferi**, con una crescita del 39% rispetto al corrispondente periodo dell'anno precedente.

² Il corridoio Est-Ovest e il corridoio Nord-Sud (Via Baltica).

**Trasporto merci su autostrade (migliaia di tonnellate)
con i veicoli registrati in Lettonia**



**Transito via terra secondo il paese mittente/destinatario (in
migliaia di tonnellate) , 2009**



Porti

La Lettonia è stata da sempre associata con il mare, le navi e le merci in transito. I porti lettone non hanno perso la loro importanza nel corso degli anni e continuano a compiere con successo la loro missione - essere una porta tra il mare e la terra. I porti costituiscono uno degli elementi chiave della filiera logistica.

La Lettonia ha una costa marittima lunga più di 500 km su cui sono dislocati 10 porti, tra i cui più importanti sono: Liepaja, Riga, Ventspils.



Porto di Riga,

Dislocato su ambo le sponde del fiume Daugava che copre un territorio di 15 km.

- superficie totale del porto: 6 348 ha;
- acque del porto 4 386 ha;
- lunghezza totale dei moli: **13 818** metri.
- pescaggio: **12,2** metri.
- capienza: **45,0 milioni di tonnellate di merce all'anno**

Oltre ai porti sopraelencati, vi sono altri di minore importanza, quali: Pavilosta, Roja, Mersrags, Lielupe, Sculte, Salacgriva, Engure.

I porti più grandi sono impegnati maggiormente nel trattamento di merci in transito che costituiscono l'89% del totale dei carichi trattati.

Il porto di Riga e quello di Ventspils funzionano/operano come porti franchi, mentre il porto di Liepaja costituisce una parte della *Zona Economica Speciale* di Liepaja (ZES).

Le aziende operanti presso i porti franchi e presso la ZES possono ottenere non solo l'aliquota dello 0% per le tasse doganali, sulle accise e sull'IVA, ma anche fino a 80% di sconto sulle tasse sul reddito delle società e sulle tasse di proprietà.

I porti più piccoli – *Skulte, Mersrags, Salacgriva, Pavilosta, Roja, Lielupe ed Engure* sono principalmente impegnati nella spedizione di legname e prodotti della pesca (ittici), mentre nella stagione estiva, funzionano anche come porti turistici.

I piccoli porti ora stanno guadagnando terreno nell'economia lettone ed emergono come centri regionali di attività economica.

Aeroporti: Riga, Liepaja, Ventspils, Daugavpils³

Negli ultimi anni l'aeroporto internazionale di Riga è diventato uno degli aeroporti europei con il maggiore tasso di crescita, e il cui numero di passeggeri trasportati è quadruplicato negli ultimi anni raggiungendo nel 2009 le 4.064.800 unità.

È, analogamente, aumentato il numero dei voli diretti passati dalle 15 destinazioni del 2002 alle 69 del 2010.

Nel maggio 2009 l'aeroporto internazionale di Riga ha ottenuto il premio *Airport Marketing Award* come il miglior aeroporto della Regione Scandinava e dei Paesi Baltici, assegnato dal Routes e OAG (*Official airline Guide*).

³ Ex aeroporto militare. Attualmente sono in processo i lavori di ricostruzione al cui termine, entro il 2013, l'aeroporto di Daugavpils diventerà aeroporto regionale internazionale.

2.4 Politica di sviluppo del commercio di transito

Obbiettivi del Ministero dei Trasporti

Raggiungere una crescita stabile e sostenibile del volume di merci in transito, incrementandone al massimo il valore aggiunto e concentrandosi sulla crescita dei carichi in container e sullo sviluppo dei centri di logistica.

Gli sviluppi degli ultimi anni

Negli ultimi tempi è stato fatto molto per lo sviluppo del commercio di transito in Lettonia:

- In Lettonia sono pienamente operative le norme delle leggi doganali dell'UE per l'importazione di merci, il transito e le esportazioni tra l'UE ed i paesi terzi.
- Le infrastrutture di trasporto principali sono incluse nella rete TEN-T, alla quale vengono destinati maggiori finanziamenti, compresa la maggior parte del sostegno finanziario dell'Unione Europea.
- Al fine di agevolare la formazione dei nuovi centri logistici e per attirare nuovi flussi di merci sono state introdotte delle agevolazioni al regime fiscale, in base alle quali gli importatori delle merci nell'UE possono esportare/importare le merci in Lettonia, sdoganare senza pagare l'imposta sul valore aggiunto (IVA) e custodire la merce già sdoganata presso il centro di distribuzione in attesa che arrivi una richiesta per una partita particolare di una particolare azienda.
- In conformità con le direttive dell'UE presso i porti e sulle linee ferroviarie sono stati istituiti i punti di controllo delle frontiere.
- La Lettonia partecipa attivamente al partenariato dei trasporti e di logistica della *Dimensione del Nord*, all'interno della quale è impegnata a difendere i propri interessi e progetti, al fine di trovare delle soluzioni per migliorare tutto il sistema del transito in Lettonia.
- Il Ministero dei Trasporti è attivamente impegnato nel lavoro del gruppo di esperti delle Nazioni Unite per la seconda fase del progetto dei Collegamenti di trasporto euro-asiatici (EATL), per l'integrazione della connessione stradale tra la Lettonia e la Bielorussia nelle mappe del EATL.
- Il treno container "Baltika - Transit" esegue il servizio di linea che collega i porti dei paesi Baltici con il Kazakistan, Kirghizistan, Tagikistan e Uzbekistan. Attualmente, è l'unico treno container che effettua le corse regolari tra l'Asia e l'Unione europea. Al fine di estendere la tratta del treno container "Baltika - Transit", nel quadro delle commissioni intergovernative sono stati istituiti appositi gruppi di lavoro con la partecipazione della Cina e del Kazakistan. Sono state già fatte le prime corse di prova del treno container - sia dal lato della costa orientale della Cina, così come da nord-ovest della Cina. La Lettonia guarda con speranza al futuro, allorché anche le imprese dell'Asia Centrale avranno la possibilità di inviare le merci ai mercati dei paesi scandinavi ed il treno container "Baltika-Transit" potrà trasportare le merci in entrambe le direzioni.
- La cooperazione tra le imprese ferroviarie lettoni, estoni e bielorusse ha portato alla creazione nel 2009 di un treno container "ZUBR" che percorre la tratta Tallinn - Riga - Minsk. Il tempo di transito da Minsk a Riga è calcolato in 2 giorni. Nel quadro del progetto vengono adottate delle procedure di passaggio di frontiera e procedure doganali semplificate. Il treno container effettua 1-2 corse alla settimana.



- Nel quadro del gruppo di lavoro della Commissione intergovernativa lettone-russa per i trasporti è stato raggiunto un accordo sulla necessità di cooperare per lo sviluppo dell'asse transeuropea *Ventspils - Riga - Mosca* ed è stato avviato il lavoro per l'elaborazione del piano di sviluppo. L'interesse delle società russe per la Lettonia è in aumento. Come dimostra il lancio in Lettonia dell'attività del trasportatore specializzato nei carichi container per vie ferroviarie "Transcontainer" e la costruzione di un nuovo terminal container nel porto di Riga.
- Quale esempio, dell'aumentato prestigio dell'imprenditoria lettone e di una migliore valutazione della loro professionalità e affidabilità nel settore transito, si può fare riferimento alla decisione degli Stati Uniti di utilizzare le infrastrutture lettoni per il trasporto delle merci non militari in Afghanistan per i bisogni delle proprie FF.AA. Dal primo semestre del 2009 vengono effettuate spedizioni regolarmente. La Lettonia lavora attivamente per invogliare anche altri paesi membri della NATO di usufruire del porto di Riga per il transito delle merci.

Prospettive di lungo termine del Ministero dei Trasporti della Lettonia

Le prospettive di lungo termine per lo sviluppo del transito in Lettonia dipendono molto da come si svilupperanno i paesi partner, soprattutto - la Russia.

Se la Russia continuerà con le sue riforme economiche in tempi rapidi come lo ha fatto finora e si unirà alla World Trade Organization e al processo della Carta dell'energia, lo sviluppo sarà altrettanto veloce in paesi come il Kazakistan e altri paesi della CSI, ed anche il transito lettone continuerà ad evolversi. La Lettonia, in futuro, deve diventare un partner importante per la Russia e per gli altri paesi dell'Est, come i Paesi Bassi sono con la Germania.

In futuro la Lettonia ha in programma di aumentare il volume di carico di transito di 100 milioni di tonnellate all'anno, compreso il transito dei container fino a 3 milioni di container nel 2020.

Lettonia - opportunità di posizionarsi come corridoio di transito verde

Tali conclusioni hanno tratto i partecipanti al Forum di Trasporti e della Logistica 2010 organizzato allo scopo di avere uno scambio di opinioni e elaborare idee sul modo migliore per poter sfruttare la Lettonia come paese di transito e per sviluppare una bozza della strategia di marketing per il commercio di transito. I partecipanti della conferenza hanno convenuto che sarebbe inopportuno vantare una posizione geografica favorevole della Lettonia, poiché nell'area baltica altri paesi hanno una posizione geografica di analogo potenziale. Mentre, la Lettonia ha l'opportunità di proporsi come corridoio verde, cioè il paese in cui è possibile effettuare il trasporto di merci, con emissioni di CO2 ridotte.

La Lettonia può costruire dei pacchetti di offerta, con obiettivi ben definiti e concreti. Ad esempio, un pacchetto per offrire alla Turchia l'accesso ai mercati Baltici e Scandinavi attraverso i centri logistici della Lettonia o proposte simili ai cinesi, oppure un pacchetto di distribuzione e di logistica, che garantisca le consegne entro 24 ore nei paesi Baltici e ancora in un'area più vasta, fino a Helsinki, Stoccolma e Varsavia", ha affermato il Direttore del Dipartimento della Politica di Transito del Ministero dei Trasporti, Andris Maldups.

2.5 Gli impatti economici

Importanza del settore di trasporti e logistica nelle esportazioni e nell'economia del Paese

(2009)

PIL (a prezzi correnti)	13.1 miliardi di lati	X 1,409	18,468 €
Esportazione delle merci	3.7 miliardi di lati	X 1,409	5,213 €
Esportazioni di servizi	1.9 miliardi di lati	X 1,409	2,677 €
fra cui esportazioni dei servizi di trasporto	1.0 miliardi di lati	X 1,409	1,409 €

Fonte: Banca della Lettonia

Complessivamente le esportazioni di beni e dei servizi nel 2009 costituivano il 43 % del PIL.

Aliquota di servizi di trasporto nel totale delle esportazioni nel corso degli anni, %

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	I sem 2010
Esportazioni di merci e di servizi, milioni di lati	3240	4260	4910	6110	6760	5650	3020
Esportazioni di servizi	540	690	790	960	1100	980	480
Aliquota dei servizi di trasporto nel totale delle esportazioni (%)	17	16	16	16	16	17	16

Fonte: Banca della Lettonia

Come si evince dalla griglia soprastante a partire dal 2004, il peso delle esportazioni dei servizi di trasporto è mediamente pari al 16-17% del totale delle esportazioni di beni e servizi.

Il fatturato delle esportazioni dei servizi di trasporto nei paesi Baltici, milioni di lati

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	I sem 2010	
Estonia	690	720	850	920	960	820	430	circa il 9% del PIL
Lettonia	540	690	790	960	1100	980	480	circa il 7 % del PIL
Lituania	770	900	1090	1200	1380	1060	610	circa il 6% del PIL

Fonte: Banca della Lettonia

Nel corso degli ultimi anni il fatturato delle esportazioni dei servizi di trasporto è stato di circa 1 miliardo di lati all'anno, ovvero il doppio rispetto al 2004.

**Suddivisione delle esportazioni dei servizi di trasporto nei paesi Baltici, %
(2004 – I sem 2010, totale)**

	Estonia	Lettonia	Lituania
Esportazioni del trasporto passeggeri	21	12	3
Esportazioni del trasporto cargo	50	57	73
Esportazione dei servizi di logistica	29	31	24

Fonte: Banca della Lettonia

Nel caso della Lettonia circa 1/3 del totale dei servizi di trasporto, nel periodo di tempo tra il 2004 e il primo semestre 2010, ha riguardato i servizi logistici nei porti, aeroporti e magazzini.

Il fatturato delle esportazioni del trasporto di cargo nei paesi Baltici, milioni di lati

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	I sem 2010	
Estonia	390	380	420	480	460	360	200	circa il 9% del PIL
Lettonia	320	400	470	550	620	530	240	circa il 7 % del PIL
Lituania	540	670	820	920	990	730	420	circa il 6% del PIL

Fonte: Banca della Lettonia

Nel periodo dal 2004 al primo semestre del 2010, il fatturato delle esportazioni dei servizi di trasporto cargo è stato di circa mezzo miliardo di lati in più rispetto all'Estonia, ma allo stesso tempo di 2 miliardi di lati in meno rispetto alla Lituania.

Il fatturato delle esportazioni del trasporto di cargo nei paesi Baltici, con ferrovie (su rotaia) e su autostrade, in milioni di lati

	2004	2005	2006	207	2008	2009	I sem 2010
Ferrovie							
Estonia	140	90	90	70	50	60	40
Lettonia	90	120	130	160	190	200	90
Lituania	150	160	150	190	200	140	80
Veicoli Auto							
Estonia	110	130	160	180	210	150	80
Lettonia	100	140	190	230	280	200	100
Lituania	310	380	560	640	710	510	300

Fonte: Banca della Lettonia

Per quanto concerne il trasporto di merci su rotaia (ferroviario) la Lettonia dal 3° posto nel 2004 è passata al primo nel 2009, mentre nel trasporto merci su strada la Lettonia si trova al secondo posto. Bisogna precisare, tuttavia, che il fatturato della Lituania supera di 2,8 volte quello della Lettonia.

Esportazione dei servizi di stivatori e spedizionieri presso i porti, in milioni di lati

	2004	2005	2006	207	2008	2009	I sem 2010
Porto di Liepaja (zone economica esclusiva)	4	4	6	9	11	9	4
Porto franco di Riga	18	21	32	47	78	80	33
Porto franco di Ventspils	49	60	69	77	70	78	44
Totale:	71	85	107	133	159	167	81
Crescita annuale, %		20	26	24	20	5	

Fonte: Banca della Lettonia

La crescita annua media delle esportazione dei servizi di stivatori e spedizionieri presso i porti della Lettonia è stata di circa il 20-26% annui, eccetto per il 2009, quando si è avuta una crescita del solo 5%.

Investimenti diretti esteri accumulati in Lettonia (al fine del I semestre 2010)

Settore dei servizi di trasporto (NACE 60- 63) – 250 milioni di lati ossia 4,2% del totale, fra cui stivatori e spedizionieri – 165 milioni di lati ovvero il 2,8% del totale.

In base ai dati finora riportati si possono trarre le seguenti **conclusioni**:

- L'Aliquota dei servizi di trasporto nel totale delle esportazioni costituisce circa il 16 - 17% ovvero 1 Ls (1,409 euro) su ogni 5,5 Ls (poco più di 7 euro) realizzato con le esportazioni,
- Il fatturato medio delle esportazioni dei servizi di trasporto nel periodo di tempo dal 2004 al primo semestre 2010 costituisce circa il 7% del PIL (9% in Estonia e 6% in Lituania),
- Il totale delle esportazioni dei servizi logistici nel periodo di tempo dal 2004 al primo semestre 2010, costituisce circa 1/3 del totale delle esportazioni di trasporto,
- L'esportazione dei servizi di stivatori e spedizionieri presso i porti nel periodo di tempo dal 2004 al primo semestre 2010 costituisce circa la metà del totale delle esportazioni dei servizi di logistica,
- La crescita annua media delle esportazione dei servizi di stivatori e spedizionieri presso i porti della Lettonia è stata di circa il 20-26% annui, eccetto per il 2009, quando si è avuta una crescita del solo 5%,
- Al termine del primo semestre del 2010 il settore dei servizi di trasporto (NACE 60- 63) ha attirato investimenti stranieri diretti per un valore di 250 milioni di lati, cioè il 4% del totale degli investimenti.

PARTE TERZA: II FENOMENO DELLE RI-ESPORTAZIONI IN LETTONIA

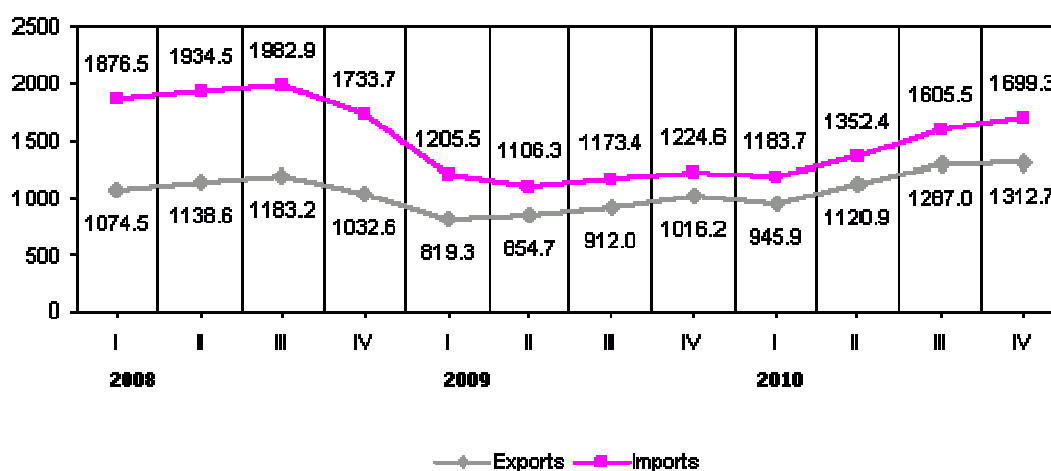
3.1. Aumento reale delle esportazioni oppure una crescita dovuta al fenomeno delle ri-esportazioni

Durante la crisi economica (2009 ed oltre) un'importanza sempre maggiore è stata attribuita al potenziale delle esportazioni, collegandolo con la competitività internazionale. La crescita delle esportazioni registrata nel 2009 e nel 2010 è stata e lo è ancora la ragione per cui i funzionari dello Stato esprimono commenti positivi sulla ripresa economica.

Analizzando, però, in dettaglio le statistiche riguardanti le esportazioni dei singoli comparti (vedasi note sul sito <http://www.ice.gov.it/paesi/europa/lettonia/index.htm>) si rileva che una parte considerevole e variabile di esse è costituita non da beni di produzione lettone, ma da ri-esportazioni. Il che fa sorgere dei dubbi su quanto scrupolosamente venga esaminata la struttura degli prodotti esportati dalla Lettonia e quali siano le vere prospettive del settore.

I dati provvisori dell'Ufficio centrale di statistica ((CSB) pubblicati il 15.02.2011) mostrano che nel 2010 il volume totale delle merci nel commercio estero della Lettonia a prezzi correnti ha raggiunto 10.507,3 milioni di lati, con un incremento del 2.195,3 milioni o del 26,4% rispetto al 2009. Il fatturato delle esportazioni è cresciuto di 1064,3 milioni di lati o del 29,5%, mentre quello delle importazioni di 1131,0 milioni di lati o del 24,0%.

Commercio estero della Lettonia (a prezzi correnti, in milioni di lati)¹

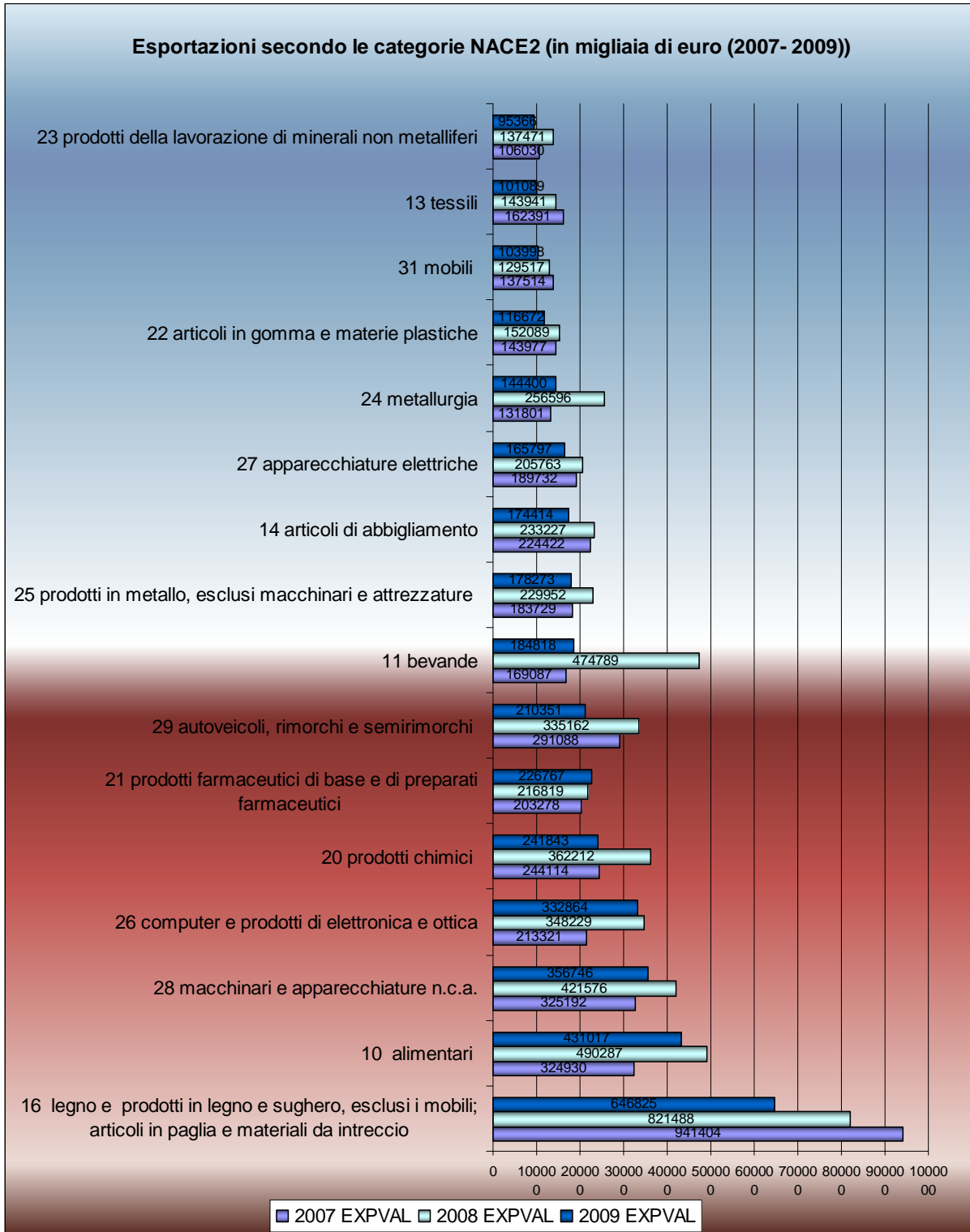


Fonte: Ufficio di statistiche lettone

Nel 2010 è stato osservato il miglioramento della bilancia del commercio estero, con la quota delle esportazioni che è aumentata del 44,4% (nel 2009 il 43,3%) sul totale del fatturato del commercio estero.

Ai dati succitati nella relazione di gennaio 2011 "La situazione macroeconomica del paese" si riferisce anche il Ministero dell'Economia che, nel suo rapporto, ha indicato che "nella seconda metà del 2010 il PIL ha continuato a crescere, e la situazione economica nel suo complesso sta migliorando, grazie soprattutto all'aumento delle esportazioni che hanno superato i livelli pre-crisi". Lo stesso ottimismo traspare anche nelle dichiarazioni del Ministero delle Finanze e della

Banca della Lettonia che vedono nelle esportazioni la chiave della crescita economica del paese.



Fonte: Eurostat, elaborazione ICE

3.2 Maggiori esportatori della Lettonia

Dai dati forniti dall'Ufficio di statistiche lettone risulta che i 100 maggiori esportatori (vedasi allegato 1), nei primi 11 mesi del 2009, hanno esportato merci per un valore totale di 1.490 milioni lati, che è quasi la metà delle esportazioni totali e più di un decimo del prodotto interno lordo (PIL). Ma si scopre, analizzando ulteriormente la lista degli esportatori, che un numero considerevole di aziende esportatrici sono classificate come commercianti o intermediari ed operano con magazzini/depositi centrali in Lettonia.

Infatti, tra i **primi 10 principali esportatori dalla Lettonia risultano aziende come "Samsung" e "Roche"**, azienda che, come evidenziato dal portavoce del "*Samsung Electronics Baltics*", non ha alcuna produzione in Lettonia, ma dispone di una sede con magazzino a Riga dal quale cura vendita e distribuzione in tutti e tre paesi Baltici.

Una spiegazione simile ha fornito anche l'addetta alla logistica dal distributore grossista dei prodotti farmaceutici "*Roche Latvija*", nonché della "*LG Electronics Latvia*". Entrambi le aziende erano tra i primi 10 maggiori esportatori del paese.

Analogamente l'"*Atlant Trade Center*⁴", aveva esportato delle attrezzature tecnologiche precedentemente importate in Lettonia.

In questo ambito si possono citare anche:

- il produttore lituano di sigarette "*Philip Morris Latvia*", che in Lettonia ha il magazzino centrale;
- il distributore di apparecchiature/prodotti informatici a livello internazionale "*Elko grupa*";
- l'impresa "*Do It*", che tramite la Lettonia fornisce prodotti (oggettistica casa) a 39 negozi "*JYSK*" e "*The Pier*" in Lettonia, Lituania, Estonia, Romania e Bulgaria;
- "*Auto Group Baltic*", che è importatore/distributore di veicoli "*Volkswagen*" nei paesi Baltici.

Nell'elenco risultano anche esempi più originali. Tra i primi 20 è stato inserito anche "*MMD Serviss*⁵", che non è né produttore, né venditore/grossista. Come spiega il suo direttore, la società dispone di magazzini/depositi doganali per le merci soggette ad accise e fornisce servizi logistici, prevalentemente a significativi produttori di bevande alcoliche. La società non acquista la proprietà della merce trasportata, ma ciò toglie che tale merce venga classificata come esportazione della Lettonia. In allegato la lista dei magazzini/depositi doganali presenti in Lettonia.

Tra i 40 maggiori esportatori di merci è stato classificato anche un fornitore di servizi, la compagnia aerea "*Air Baltic*". Come spiega il portavoce dell'azienda "sembra che vi sia una procedura tecnica che riflette il movimento dei pezzi di ricambio". Nei casi in cui i velivoli vengano sottoposti a riparazione in un altro paese, i pezzi di ricambio vengono esportati dalla Lettonia verso tali paesi, ma rientrano poi in Lettonia essendo montati sui velivoli. La significativa posizione nella classifica degli esportatori può essere spiegata con l'alto valore dei pezzi di ricambio (un solo motore d'aereo costa diversi milioni di euro).

Tra i più grandi esportatori nel 2009 si è classificato anche "*Swedbank Līzings*" che cura la messa in vendita sia consensuale che forzata di veicoli privati e commerciali, nonché di apparecchiature sequestrate.

⁴ A fine del 2009 contro la società è stata avviata una procedura di insolvenza.

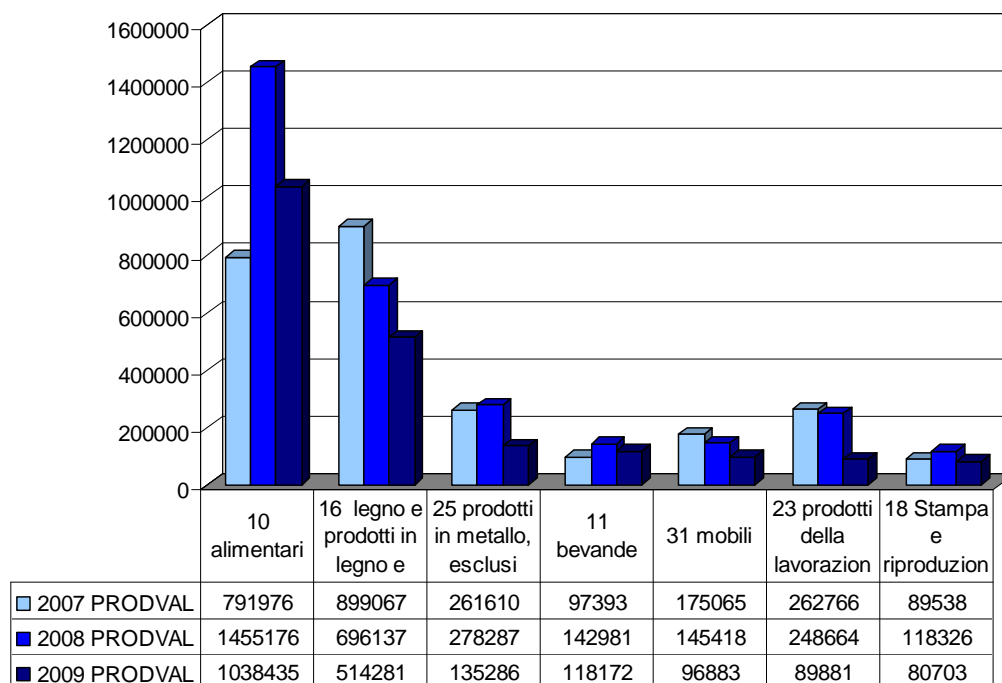
⁵ La società *MMD Serviss* opera nel mercato Baltico dal 1996 ed è impegnata principalmente nelle operazioni doganali, dispone dei magazzini per le merci soggette ad accise e spedizioni su rotaia di diversi tipi di merce/carichi.

3.3. La struttura settoriale delle esportazioni

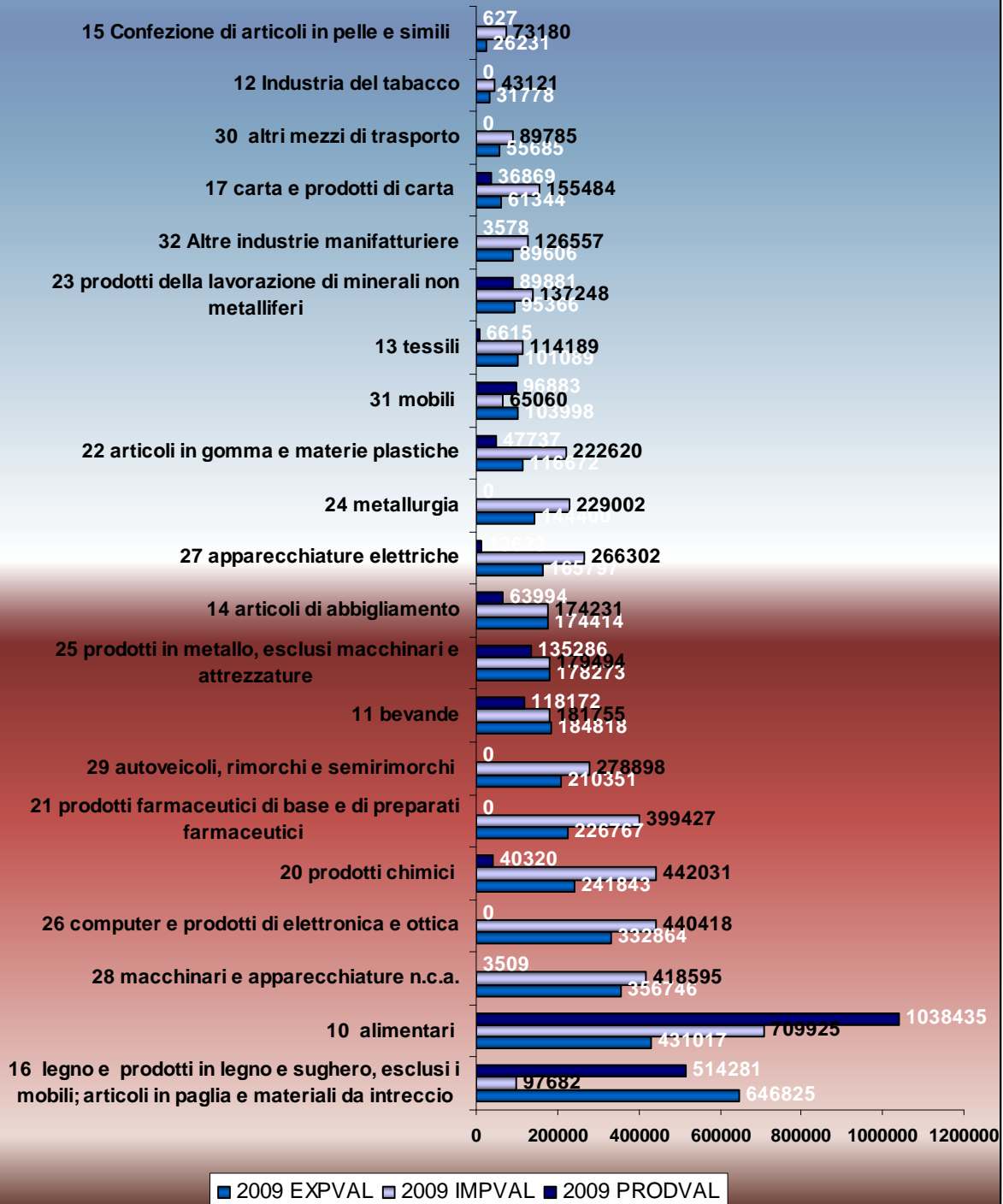
La ripartizione settoriale può essere diversa considerando le esportazioni vere e proprie. Nel momento in cui i dati relativi alle esportazioni comprendono senza distinzione anche quelli delle ri-esportazioni è difficile stabilire qual è il fatturato reale delle merci esportate di produzione lettone anche perché le organizzazioni dei diversi settori produttivi non raccolgono quei dati.

Come si evince dal grafico sottostante le maggiori produzioni esportate si sono concentrate nel comparto delle industrie alimentari, seguito da quello del legno e dalla produzione di prodotti in metallo.

**Produzione NACE 2 (in migliaia di euro)
2007 - 2009**



Esportazioni, importazioni, produzione (valori in migliaia di euro)



Fonte: Eurostat, elaborazione ICE

Il comparto del legno, sughero e derivati, il gruppo merceologico più grande delle esportazioni lettoni, potrebbe costituire uno dei pochi dove non sono coinvolte ri-esportazioni. Il direttore esecutivo della Federazione dell'industria forestale (*Latvijas Kokrūpniecības federācija*) sostiene che le ri-esportazioni potrebbero riguardare solo la pasta di legno. Pertanto si suppone che l'aliquota del comparto legno sul totale delle esportazioni sia superiore rispetto a quanto dimostrano i dati dell'Ufficio centrale di statistiche.

I prodotti agroalimentari erano il secondo gruppo merceologico sul totale delle esportazioni lettoni con un'aliquota pari al% del totale delle esportazioni; ma, secondo quanto dichiarato dal portavoce del Centro di promozione commerciale dei prodotti agricoli (*Lauksaimniecības tirgus veicināšanas centrs*), anche in questo settore figurano alcune società che operano con la ri-esportazione di prodotti.

Questo riguarda in modo particolare le esportazioni del frumento che viene importato dalla Lituania quando i porti di quel paese non riescono a smaltire i flussi di quei beni destinati all'esportazione e che "passano" invece dalla Lettonia per essere dopo smistati/spediti verso le loro destinazioni finali nei paesi dell'UE ed in altri paesi extracomunitari.

Le riesportazioni "contaminano" anche i dati di altri prodotti agricoli, come ad esempio quelli della colza esportata in grande quantità dall'Olanda verso la Russia passando dai porti della Lettonia.

Lo stesso può essere detto anche per le bevande alcoliche destinate al mercato russo, e che hanno la Lettonia come paese di transito.

Mentre la differenza maggiore tra le reali produzioni lettoni destinate alle esportazioni ed il totale delle esportazioni registrato dalle statistiche si manifesta in comparti importanti per il mercato delle esportazioni lettoni, quali quelli dei prodotti in metallo, apparecchiature elettriche, prodotti chimici e prodotti tessili.

Il portavoce dell'Associazione delle imprese chimiche e farmaceutiche lettoni (*Latvijas Ķīmijas un farmācijas uzņēmēju asociācija*) ammette che tra i grandi esportatori del settore, solo la metà sono di origine lettone, mentre le rimanenti sono imprese estere con rappresentanze in Lettonia o commercianti/distributori all'ingrosso.

Grandi volumi di ri-esportazione si registrano anche per alcune imprese che hanno la propria produzione in Lettonia. L'esempio più eclatante è quello di uno dei primi 5 esportatori lettoni *Severstal/lat*, a detta del suo direttore marketing nel 2009 le ri-esportazioni dell'azienda costituivano ad esempio i $\frac{3}{4}$ del totale delle sue esportazioni. Un altro esempio nella lista dei primi 10 esportatori è *Latvijas balzams*, che non solo esporta *deģvīns (vodka)*, ma svolge anche ri-esportazione di prodotti importati dalla Russia.

Va notato che, sulla base di informazioni ufficiali e delle dichiarazioni di aziende coinvolte, almeno il 30% dei primi 35 esportatori lettoni riesporta parte delle materie prime che il paese importa perchè necessarie alle produzioni nazionali.

Vi è in definitiva un sistema di rilevamento statistico che non consente di definire con precisione il valore delle ri-esportazioni.

Le istituzioni statali non ritengono che questo sia un problema significativo/fondamentale, mentre l'Ufficio delle statistiche motiva la mancanza di rilevamenti più puntuali rinviando al dettato del Regolamento europeo in materia e alla riluttanza ad imporre ulteriori oneri burocratici alle imprese. Sembra invece che le imprese dal canto loro non riterrebbero troppo gravoso il vincolo di richieste più circostanziate sulle caratteristiche delle loro attività.

Secondo quanto dichiarato dal Capo del dipartimento del Commercio estero dell'Ufficio di statistiche estone, nemmeno in Estonia vengono registrati i dati relativi alle ri-esportazioni, e non è pertanto facile estrarre dati che sarebbe invece opportuno conoscere.

In Lituania invece quei dati vengono rilevati con una voce statistica specifica sulle ri-esportazioni. In Lituania sia il rapporto "Intrastat", che le dichiarazioni doganali contengono dei campi che devono essere compilate nei casi in cui vengono esportate merci di produzione lituana. In quel campo vengono addirittura inserite informazioni relative non solo al paese ma anche alla regione di provenienza.

3.4. Il ruolo dei depositi doganali nelle riesportazioni

L'utilizzo dei depositi doganali indubbiamente offre agli operatori economici interessanti facilitazioni in quanto favorisce il commercio, soprattutto di transito, consentendo in qualsiasi momento la rispeditura all'estero delle merci depositate e la loro vendita sul territorio nazionale scegliendo il momento più vantaggioso dal punto di vista remunerativo. Inoltre dà la possibilità di effettuare acquisti nel momento in cui l'offerta sul mercato esterno è più favorevole e di vendere quando la domanda sul mercato interno o esterno è più propizia.

Come si è visto nel capitolo precedente, un ruolo sempre maggiore nelle esportazioni lettone viene assunto dai depositi doganali. È vero che uno di essi (**MMD Serviss**) si classifica addirittura tra i primi 20 esportatori del paese nel 2009, pur non essendo produttore o venditore.

Tra gli altri depositi doganali che giocano un ruolo importante per il transito di merci si può indicare **RIN TRANSIT GROUP** (di cui fanno parte SIA "NT-2", SIA "RIKARGO", SIA "INKON"⁶).

Il gruppo è uno dei più grandi depositi doganali e magazzini per merci soggette ad accise ed opera in Lettonia da più di 15 anni.

L'azienda è situata in prossimità di Porto Franco di Riga, ha accesso ferroviario ed offre una vasta gamma di servizi per i propri clienti. Il magazzino doganale offre uno spazio di 16 638m² per la merce (di cui 480 m² -hangar chiusi) e locali per uffici di 600m².

Fa parte del Dipartimento degli spedizionieri doganali e dell'Associazione lettone degli Spedizionieri (LAFF).

Merita di essere menzionata anche **Unistock S.p.A.** fondata più di 50 anni fa. Inizialmente operava come magazzino all'ingrosso per il comparto vestiario "Glavļegsbit", attività che svolse fino al 1993. Nel corso degli anni la denominazione è stata cambiata più volte (Lattorgodežda", VVU "Latvijas apģērbi"). Dal 2004 opera il nome attuale UNISTOCKS.p.A.

Dispone di un magazzino di 38.650 m². Mentre il terminal doganale (magazzini doganali, per le merci soggette ad accise e magazzini per il deposito temporaneo) supera complessivamente uno spazio di 50.000 m². Il sito dell'UNISTOCK ospita anche un punto di controllo doganale (N.0265) dell'Ufficio del Servizio delle entrate dello Stato. Il che aiuta a ridurre i tempi delle procedure doganali.

⁶ I magazzini succitati, nonché "Tranzits Ltd" negli anni 2002-2004 sono stati accusati per il favoreggiamento di frodi fiscali (per il tentativo di evasione IVA che ammontava a diversi milioni di dollari in diversi paesi, fra cui la Russia). Al termine della vicenda l'impresa ha dovuto pagare una multa ed ha subito la confisca di merce in magazzino. Il caso è stato poi chiuso e l'impresa continua a produrre fatturati incoraggianti per economia del paese



Mono Sia è Una delle maggiori holding operanti in Lettonia ed è attiva dal 1991. Al gruppo appartengono più di 60 imprese che operano nel settore industriale, logistico, terziario, investimenti, alimentari, turismo ecc.

Per ottimizzare le attività dell'impresa nel 2003 a Mosca è stata costituita SIA "Mono Logistik".

Tra le compagnie relativamente più giovani si può citare **CEMER** che dal 2001 lavora nel settore dei trasporti internazionali, offrendo servizi doganali e di deposito. La compagnia offre pacchetti completi di servizi di trasporti internazionali con autocarri, treni o navi in Europa, Russia e nei paesi dell'USI, nonché servizi di trasporto di carichi speciali con sagoma non conforme o di trasporti "chiavi in mano" nel contesto di progetti più complessi. Offre inoltre tutti i servizi relativi a pratiche doganali (importazione/esportazione), certificazione e concessione di licenze per carichi destinati in Russia ed in Europa.

La compagnia **CEMER** propone i servizi per acquistare e fornire ogni tipo di tecnologia, macchine utensili e sistemi per produrre in Europa, in Russia o nell'USI. Essa offre anche servizi di deposito doganale e di trattamento al deposito dei carichi diretti in Russia e in Europa.

Tra gli altri depositi doganali si segnalano **MAN-TESS SIA, Baltijas Kravu Terminalis SIA, SIA LARGOLAT**. Per una lista completa di tali operatori si rimanda al documento allegato.

POSIZIONE GEOGRAFICA ED INFRASTRUTTURE ECCELLENTI

- situata tra il mercato orientale (della Russia e della CSI, con una popolazione di 250 milioni di persone) e quello occidentale (con una popolazione di oltre 340 milioni di persone),
- facente parte della regione del Mar Baltico,
- con cinque corridoi di trasporto internazionali multimodali, diversi aeroporti, 10 porti collegati alla rete autostradale TEN-T (Trans-European Networks),
- con parchi industriali e zone franche,

La Lettonia svolge un importante ruolo come paese di transito tra l'Europa centro-orientale e il Nordeuropa. Indubbiamente l'anno 2009 è stato un periodo di dure prove per tutti e tre paesi Baltici ed ha imposto l'adozione di severi provvedimenti anche per il 2010. Pochi anni fa la regione del Mar Baltico aveva vissuto una crescita economica molto rapida ed era area preferita degli investitori internazionali. Il commercio di transito è rimasto una delle risorse cruciali per le entrate dei tre paesi Baltici: infatti, esso costituisce 16-17% delle esportazioni e circa il 7% del PIL. Il compito principale in questo momento consiste nel garantire lo sviluppo economico a lungo termine dei paesi Baltici, riducendo/placando in tal modo la diffidenza degli investitori. Ed il commercio di transito viene posto dal Governo come uno dei settori che possano al meglio trainare l'economia del paese.

Alcuni progetti di sviluppo del settore già in programma sono: l'Autostrada Tallinn-Riga-Vilnius e il suo prolungamento verso la Germania, via Polonia. Altre arterie principali pianificate sono le superstrade est-ovest che uniranno le tre capitali baltiche a Mosca e la rete ferroviaria *Rail Baltica*⁷

La Lettonia ha iniziato un'attiva cooperazione con i paesi dell'Estremo Oriente con lo scopo di attirare le merci in transito nei porti lettoni. Lo scopo della Lettonia è diventare un "porta" per le importazioni delle merci cinesi nell'Unione Europea.

L'affermazione della Lettonia come un paese di transito affidabile è dimostrato anche dalla decisione degli Stati Uniti di utilizzare le infrastrutture lettoni per il trasporto delle merci non militari in Afghanistan. Sulla scia del successo di quelle spedizioni, la Lettonia è interessata ad offrire tale possibilità anche ad altri paesi.

La Lettonia ha molto da offrire agli investitori stranieri che cerchino di inserirsi nella regione Baltica come estensione del loro mercato europeo o come trampolino di lancio per l'Est.

Spesso definita come la **Crocevia tra Est ed Ovest**, la Lettonia è strategicamente collocata in un punto nodale tra i grandi mercati del Nord, dell'Est e dell'Ovest. Il Paese offre un rapido accesso ai dinamici mercati regionali vicini, situati ad un raggio di 500 km: il ricco mercato scandinavo, il mercato baltico in rapida espansione e i poderosi mercati della CSI e dell'Europa occidentale.

La Russia ha un ruolo fondamentale nel commercio di transito della Lettonia che funge per l'appunto come nodo di transito per lo scambio delle merci russe con il resto del mondo.

Un ruolo importante è ricoperto dai porti, i più grandi dei quali sono impegnati maggiormente nel trattamento di merci in transito che costituiscono l'89% del totale dei carichi trattati. Questi porti offrono agli investitori sia strutture già pronte, che la possibilità di investire in nuovi magazzini ed

⁷ Nel periodo 2007 – 2013 è prevista la costruzione di una "ferrovia baltica": un corridoio ferroviario Nord-Sud per collegare i Paesi Baltici (Lituania, Lettonia ed Estonia) con la Polonia.

edifici amministrativi all'interno delle aree portuali. Essi sono anche in grado di ospitare navi della classe PANAMAX, il che significa che attraverso la Lettonia si possono far transitare merci provenienti anche da paesi lontani, quali Sudamerica e la Cina.

Le diverse zone franche, situate negli importanti centri economici del Paese (Riga, Ventspils, Liepaja), creano condizioni favorevoli alla crescita delle attività economiche, mettendo a disposizione spazi industriali provvisti delle necessarie infrastrutture fisiche e dei servizi di assistenza tecnoco-legale che godono per giunta di agevolazioni fiscali.

Un ruolo importante nel transito svolgono indubbiamente le ferrovie. Per il totale della merce trasportata la Lettonia supera notevolmente sia Lituania che l'Estonia.

La Lettonia possiede un'efficiente infrastruttura per il traffico aereo. Il numero dei passeggeri e la quantità di merci trattate dall'aeroporto di Riga è in continuo aumento. Le cifre crescono parallelamente all'integrazione della Lettonia nell'UE, all'espansione delle relazioni economiche e alla dinamicità del turismo, oltre che alla sua favorevole posizione geografica e le strategie volte a favorire il transito. L'importanza dell'aeroporto è dimostrata dal riconoscimento internazionale *Airport Marketing Award* ottenuto nel 2009 che premia il miglior aeroporto della Regione Scandinava e del Baltico.

Un'ulteriore apertura ai mercati internazionali è avvenuta con l'entrata del Paese nello spazio Schengen il 21 dicembre 2007.

Sono in progetto nuovi centri logistici, costruiti in prossimità degli importanti corridoi di trasporto, al fine di creare una base solida per l'integrazione di strade, ferrovie, trasporti aerei e marittimi e potenziare il ruolo della Lettonia sia nel contesto del trasporto di merci nella regione del Mar Baltico che in quello di tutto il sistema del trasporto di merci europeo.