

**REPUBBLICA DEMOCRATICA  
DEL CONGO**

**POSSIBILITÀ DI INVESTIMENTO  
NEL SETTORE DELLE COSTRUZIONI**

REPORT ILLUSTRATIVO:

**1. PREMESSA :**

Il presente Compendio, è stato redatto dall'ing. **Donato COSIMATO**.

Le argomentazioni che verranno trattate sono tese all'implementazione delle seguenti attività :

- INQUADRARE IL **CONTESTO SOCIO ECONOMICO** IN CUI LA REP. DEM. DEL CONGO È RILEGATA;
- ILLUSTRARE IL GRADO DI SVILUPPO E LE CRITICITÀ RELATIVE AL **SETTORE DELLE COSTRUZIONI**;
- INDICARE IL **SISTEMA DI TRASPORTO** PIÙ INDICATO PER FAVORE LO SVILUPPO DEL SETTORE PRODUTTIVO DELLE COSTRUZIONI E DEL COMMERCIO IN GENERE;
- DESIGNARE LE FETTE DI MERCATO APPETIBILI ALL'ATTIVITÀ DI **IMPORT-EXPORT** (PENETRAZIONE COMMERCIALE DEI PRODOTTI E DEGLI INVESTIMENTI ITALIANI SUL MERCATO LOCALE);
- ILLUSTRARE LA **POLITICA COMMERCIALE DEL MERCATO LOCALE** (BARRIERE TARIFFARIE E NON).

## 2. INQUADRAMENTO SOCIO - ECONOMICO GENERALE :

Secondo l’edizione di ottobre 2008 del *World Economic Outlook* del Fondo Monetario Internazionale, dopo aver fatto registrare un’espansione del prodotto interno lordo reale pari al 6,3% nel 2007, nel biennio 2008-2009 l’economia della Repubblica Democratica del Congo è prevista in ulteriore robusta accelerazione, quantificabile approssimativamente con una maggiorazione del 10% rispetto ai valori riscontrati nell’anno 2007 (Fonte: FMI – *World Economic Outlook – Ottobre 2008*).

La DRC e’ il terzo paese africano per dimensione (dopo Sudan e Algeria – **2.345.000 km<sup>2</sup>** ) e per popolazione (dopo Nigeria ed Etiopia – **62.636.000 ab.** nel 2007). Si tratta di uno stato ricchissimo di risorse naturali, forestali e minerarie. Il paese e’ il terzo produttore mondiale di **diamanti** in volume, ma non in valore, in quanto la maggior parte della produzione e’ destinata ad utilizzi industriali piuttosto che per il settore della gioielleria.

Il **settore minerario** rappresenta il principale motore economico del paese ma finora, per una serie di problematiche di natura strutturale, il suo andamento si e’ rivelato inferiore alle potenzialità attese. Tra le risorse minerarie maggiormente appetibili si annoverano : *rame, cobalto, coltano, diamanti, oro, zinco, uranio, stagno, argento, carbone, manganese, tungsteno, cadmio e petrolio greggio.*

Le politiche di nazionalizzazione, associate ad una scarsità di investimenti pubblici e privati, hanno determinato ampie flessioni produttive negli ultimi venti anni. Il settore minerario e’ dominato da due imprese statali, la  *Générale des Carrières et des Mines* (Gecamine), che opera nel settore del rame, del cobalto e dello zinco e la *Société Minière de Bakwange* (MIBA), che regola le joint venture tra il governo e la società belga Sibeka, nel settore dei diamanti.

### 3. IL SETTORE DELLE COSTRUZIONI :

Il settore delle costruzioni costituisce il 7% del Prodotto Interno Lordo (PIL) nazionale e registra tassi di crescita medi del 5% annuo. La politica economica del paese è orientata a favorire lo sviluppo di tale comparto produttivo mediante la realizzazione di ingenti opere infrastrutturali attraverso l’apporto di risorse economiche e finanziarie provenienti da paesi donatori che stanno mostrando un costante incremento d’interesse per la macro area centroafricana. Tuttavia, esistono ancora ostacoli elevati allo sviluppo del settore indotti dalla scarsità dei fattori di produzione, in particolare cemento e materiali.

Per ciò che compete il **Cemento** la situazione attuale in cui versa la RDC è sintetizzabile mediante l’interpretazione dei seguenti dati :

■ **DOMANDA ANNUALE DI CEMENTO : 9.000.000 DI TONN/ANNO**

■ ESISTONO ALL’ATTUALITÀ ESCLUSIVAMENTE 2 DITTE PREPOSTE AL CONFEZIONAMENTO DEL CEMENTO IN RD CONGO :

➤ **CINAT (CIMETERIE NATIONAL)** , SOCIETÀ AL 90 % DI PROPRIETÀ DELLO STATO CHE HA UNA CAPACITÀ REALE DI PRODUZIONE DI 3.000.000 DI TONN/ANNO MA CHE ALL’ATTUALITÀ PRODUCE SOLO 120.000 TONN/ANNO. SI TROVA UBICATA NELLA PROVINCIA DEL BAS-CONGO IN PROSSIMITÀ DELLA CITTÀ DI **KIMPESE**

➤ **CILU (CIMENTERIE DI LUKALA)** , SITUATA NELLA PROVINCIA DEL BAS-CONGO A **LUKALA**. SI TRATTA DI UN IMPRESA PRIVATA , CHE FA CAPO AL GRUPPO FOREST, SOCIETÀ DI STATO CON UNA CAPACITÀ PRODUTTIVA ANNUALE DI 4.000.000 DI TONN/ANNO, MA CHE NE PRODUCE DI FATTO SOLO 450.000 TONN/ANNO.

## “POSSIBILITA’ DI INVESTIMENTO NEL SETTORE DELLE COSTRUZIONI IN R.D. CONGO”

LE CAUSE DI **TALE PRODUCIBILITÀ LIMITATA** SONO MOLTEPLICI : (MANCANZA DI MEZZI FINANZIARI, CATTIVA GESTIONE, DETERIORAMENTO DEI MATERIALI).

PER TALI MOTIVAZIONI IL GOVERNO HA INTRAPRESO L’ATTIVITÀ DI LIBERALIZZAZIONE DELLE IMPORTAZIONI IN QUESTO SETTORE A PARTIRE DALL’INIZIO DI QUESTO ANNO. I PRINCIPALI PAESI DAI QUALI SI PROVVEDE ALL’IMPORTAZIONE DEL CEMENTO SONO: EGITTO, INDIA, CINA.....

- SONO MOLTEPLICI LE CAVE POTENZIALMENTE UTILIZZABILI SU TUTTO IL TERRITORIO NAZIONALE, MA ALL’ATTUALITÀ SOLO 2 - 3 SONO SFRUTTATE IN MANIERA CONCRETA (KIMPESE E LUKALA NEL BASSO-CONGO ED UNA CAVA APPENA MESSA IN OPERA NEL KATANGA). ALTRI GIACIMENTI NON SFRUTTATI OVVERO IN CORSO DI STUDIO SONO UBICATI NELLA PROVINCIA ORIENTALE, NEL KIVU E NEL KASAÏ OCCIDENTALE.
- IL PREZZO DEL SACCHETTO DI CEMENTO DA **50 Kg** , IN REP. DEM. DEL CONGO VARIA TRA I **15 ED I 20 US DOLLARI**.

I siti di **Kimpese** e **Lukala**, ove si trovano gli unici cementifici della Nazione che esercitano con una certa operatività sono ubicati in prossimità della strada che pone in comunicazione Kinshasa con Matadi, nella provincia del **Bas Congo**. Kimpese, vale a dire il sito più occidentale, è posto ad oltre **150 Km** da Matadi, mentre Lukala (sito più orientale) dista oltre **220 Km** da Kinshasa. La distanza che separa i due centri è pari a circa **30 Km**.

## “POSSIBILITA’ DI INVESTIMENTO NEL SETTORE DELLE COSTRUZIONI IN R.D. CONGO”



VIE DI COMUNICAZIONE PRINCIPALI



AERO - FOTO DELLA ZONA DEI CEMENTIFICI : KIMPESE - LUKALA

#### 4. TRASPORTI E VIE D’ACCESSO :

La RDC ha migliaia di chilometri di vie navigabili. Il trasporto via marittimo-fluviale è il mezzo di spostamento che detiene una posizione dominante per asservire circa i due terzi delle utenze disseminate in tutto il territorio nazionale.

Il Fiume **Congo** costituisce un corso d’acqua dell’Africa equatoriale lungo 4.700 km, secondo fiume più lungo dell’Africa dopo il Nilo, e secondo fiume al mondo per portata d’acqua e ampiezza del bacino dopo il Rio delle Amazzoni. Esso è completamente navigabile dalla foce a Matadi (134 km), da dove, per arrivare a Kinshasa, si procede a mezzo di ferrovia; dalla capitale il fiume è navigabile per ulteriori 1.600 km in direzione Nord. Numerosi sono i tratti ferroviari che consentono di scavalcare i salti e le cascate che ostruiscono il passaggio per le navi-cargo attribuendo una certa continuità alle rotte di trasporto. Le acque interne, soprattutto fluviali, sopperiscono in parte alla carenza di strade e ferrovie. L’estensione della Rete fluviale Navigabile è di 16.238 Km, articolata secondo le seguenti direttrici principali :

- MATADI → BANANA : **150 KM**
- KINSHASA → KISANGANI → FIUME KASAÏ E SUOI  
AFFLUENTI : **13.458 KM**
- LUALABA ED I LAGHI : **2.630 KM.**

La posa in opera di **3.641 km** di **rete ferroviaria** garantisce gli spostamenti all’interno del paese e la connessione all’estero con il porto di Benguela in Angola e con altri centri est - sud.

La **rete stradale**, che si estende per **153.497 km**, versa in condizioni precarie, eventualità che ha contribuito al declino delle attività agricole e commerciali.

## “POSSIBILITA’ DI INVESTIMENTO NEL SETTORE DELLE COSTRUZIONI IN R.D. CONGO”

Il governo della RDC ha siglato di recente una serie di accordi economici con società pubbliche e private provenienti dalla Cina per sviluppare il sistema infrastrutturale del paese. Sono stati stanziati **tre miliardi** di US\$ per la costruzione di **3.200 km di linea ferroviaria** tra Sakania nel sud e Matadi nell'ovest, così come per la realizzazione di **concatenamento stradale di 3.200 km** tra Kisangani nel nord-est e Kasumbalesa nel sud.

Una **direttrice autostradale** sarà costruita tra Lubumbashi, capitale della provincia di Katanga meridionale e Kasumbalesa. Si prevede che tali progetti vengano completati nell'arco di 36 mesi.

Il parlamento ugandese ha approvato un prestito supplementare di US\$ 37 milioni dalla Banca di Sviluppo africana per la realizzazione del progetto relativo alla costruzione di una direttrice stradale che ponga in comunicazione il **Ruanda, l'Uganda e la RDC**. Il progetto prevede la posa in opera di una sede stradale in asfalto a due corsie che dipartendosi da Kabale e Kisoro in Uganda passi per Cyanika in Ruanda e giunga sino a Bunagana in DRC. La costruzione di tale struttura stradale si presume preveda la durata 36 mesi. Le direttrici stradali citate sono state identificate secondo l'A. C. P. come una vie di comunicazione fattibili e vitali per lo sviluppo della regione, in quanto garantiranno libero accesso ad un'area ricca di minerali con enormi depositi di minerale metallico del ferro.

La zona in cui si registra la maggiore possibilità di investire nel settore delle produzione di cemento è la provincia del **Bas Congo**.

### 4.1 GLI SCALI PORTUALI:

I porti principali sono **Matadi** e **Boma**, lungo il basso Congo, e Banana, alla foce. **Matadi** è il porto marittimo principale della Repubblica Democratica del Congo ed al contempo la capitale della provincia Kongo Central. Ha una popolazione di 245.862 (2004). Lo scalo portuale è situato sulla sponda sinistra del Fiume Congo a 148 km (92 miglia) dalla foce e 8 km (5 miglia) dall'ultimo punto navigabile prima

## “POSSIBILITA’ DI INVESTIMENTO NEL SETTORE DELLE COSTRUZIONI IN R.D. CONGO”

che le rapide costituiscano un ostacolo insormontabile per la navigabilità del fiume. La foce del Fiume Congo costituisce una delle aree portuali più estese di tutta l’Africa. Oltre a Matadi, il più interno e lontano dal mare degli scali portuali racchiusi all’interno della foce del Congo, sono tre. Infatti, ulteriori terminal portuali sono localizzati al suo interno, a Boma e Banana in R.D. Congo e ad a Soyo in Angola.

Il porto di Matadi serve un volume di importazioni notevole e costituisce un punto di partenza da cui si dipartono le esportazioni dell’intera nazione congolese. La società di pesca statale "**Pemarza**" usa il porto per approvvigionare di pesce Kinshasa. L’Aeroporto di Tshimpi è vicino ma all’attualità risulta essere inattivo.

Il **Matadi Bridge**, un ponte in sospensione lungo 722 m con una campata principale di 520 m, costituisce importante anello di congiunzione tra il tratto di strada proveniente da Kinshasa e quello che conduce alla costa. Tale direttrice stradale dopo essere passata attraverso Matadi, continua sino a Boma, Muanda e Banana. Matadi è inoltre sede di un importante terminal ferroviario, in quanto costituisce il capolinea della linea, lunga 366 km, che dalla città stessa conduce a Kinshasa. Tale direttrice ferroviaria consente di aggirare le rapide che ostacolano la navigazione del Fiume Congo.

Nel porto di **MATADI** è possibile prevedere la sistemazione di navi fino a **206 metri**. Il Cantiere Servizi è forte di un terminal container di 60.000 mq. I container sono portati al cantiere per mezzo di rimorchi.

■ **UBICAZIONE:** SULLA RIVA SINISTRA DEL FIUME IL CONGO - A METÀ STRADA TRA L’ATLANTICO ED IL CAPITALE KINSHASA

■ **ACCESSO E PILOTAGGIO :** ACCESSO AL PORTO GRAZIE ALL’ASSISTENZA DELLA STAZIONE FM DI PILOTAGGIO (21' CANALE IN RISALITA; CANALE 21'06" IN DISCESA). NESSUNA ASSISTENZA DI RIMORCHIO, IL PORTO HA 2 TIRATE DI 600 CONTATTO DI VHF DI HP ATTRAVERSO LA STAZIONE RADIO DI RADIO DI BANANA

■ **ABBOZZI A BOCCA DI PORTO :** 6.4M

“POSSIBILITA’ DI INVESTIMENTO NEL SETTORE DELLE  
COSTRUZIONI IN R.D. CONGO”

■ SOCIETÀ DI GESTIONE : ONATRA

■ **ORMEGGI :**

- ✓ N°8 ORMEGGI (DAL N° 1 A 4 E N° 7 A 10) DI LUNGHEZZA VARIABILE DA 141 M A 188 M
- ✓ N. DI ORMEGGI PER LA GESTIONE DEI CONTAINER: N. 2
- ✓ ORMEGGI N° 5 E 6 : DI LUNGHEZZA VARIABILE TRA 156 M E 171 M
- ✓ ORMEGGIO MINERALI METALLICI : NULLO
- ✓ ORMEGGIO DI PETROLIERE : TERMINAL ANGO ANGO
- ✓ ORMEGGIO PER GRANO : ORMEGGIO N° 9 E N° 10
- ✓ ORMEGGIO FERTILIZZANTI : 8 - N° 1 A N° 4 E N°7 A N°10
- ✓ ALTRE ORMEGGI : QUAI FLUVIAL PER PASSEGGERI, ONTRA PER I RIMORCHIATORI E LA NAVE DI CABOTAGGIO PROVENIENTI DA BOMA E BANANA

■ **LUNGHEZZA DI BANCHINA :** (BANCHINE 6 E 7) PIÙ ESTESA È PARI A 175M

■ **SOLLEVATORI :** GRU DA 1,50 TONN E 6 TONN

■ **COLLEGAMENTI FERROVIARI:** COLLEGANO IL TERMINAL PORTUALE AL SISTEMA DI FERROVIARIO NAZIONALE

■ **IMMAGAZZINAMENTO/DEPOSITO:** SONO DISPONIBILE UN DEPOSITI FRIGORIFERI, SERBATOI PER OLIO VEGETALE E SERBATOI PER LO STOCCAGGIO DEL PETROLIO.

■ **INFORMAZIONI DI PAESE (VALUTA LOCALE):** FRANCO CONGOLAIS (FC) ,  
1 US \$ = 778 FC (CIRCA)

■ **ORGANI DI REGOLAMENTAZIONE SPECIALI:** FM ONATRA (STEVEDORING) FM COMMAITIME (POLIZIA DI PORTO)

■ **GIORNI FESTIVI NAZIONALI:** 01/01 PRIMO DELL'ANNO - 04/01 17/05 -  
30/06 - 1/08 - 25/12

■ **ORARI DI LAVORO UFFICIALI:** 06.30 A 14.30 ORE (1 TURNO)  
14.30 A 22.30 ORE DI 11.30 ORE (2 TURNO)  
22.30 A 06.30 ORE DI 18.30 ORE (3 TURNO)

## “POSSIBILITA’ DI INVESTIMENTO NEL SETTORE DELLE COSTRUZIONI IN R.D. CONGO”

Il Porto di Matadi, di recente sta cominciando a riprendere vitalità, dopo aver perso quasi il 40% della sua capacità di ancoraggio. In data 23/04/07 il governatore della provincia del Bas-Congo ha tenuto trattative con investitori cinesi finalizzati al finanziamento di lavori di riabilitazione e restaurazione di quattro banchine del porto di Matadi per un costo stimato in US\$ 51 milioni.

E’ ormai in corso di ultimazione uno studio di fattibilità finalizzato a valutare la convenienza connessa alla costruzione di un porto di acqua profonda (mare Aperto) nella provincia della RDC del Bas Congo, proprio in corrispondenza della Foce del Fiume il Congo. Ponte Noire nella vicina Rep. Del Congo (Brazzaville) è attualmente il porto di container principale nella regione ed il governo locale sta prendendo in considerazione la possibilità di realizzare un secondo terminal di container in corrispondenza della linea costiera.

Nonostante ciò, il governo della RDC mantiene la speranza di costruire il proprio porto moderno per acquisire lo status quo di importante “**HUB di Transito**” adatto a soddisfare le esigenze dello stato più grande e popoloso della Regione.

Vi sono due ulteriori porti, **BOMA (gestito da ONATRA)** e **BANANA**, situati direttamente sulla costa atlantica.

Le **Principali Rotte Marittime** (Partenza ed Arrivo) sono da Anversa ed Amsterdam verso tutti i porti Africani (Matadi, Boma e Banana)

### 4.2 GLI SCALI FLUVIALI :

I principali Porti Fluviali allocati nella Rep. Dem. Del Congo sono :

- **PORTO DI KINSHASA** DI PROPRIETÀ DI ONATRA : UFFICIO NAZIONALE DEL TRASPORTO, (CHE REGISTRA UN ATTIVITÀ DI LAVORAZIONE FRENETICA IN QUANTO TUTTO CIÒ CHE PROVIENE DALLE DIFFERENTI PROVINCE GIUNGE A KINSHASA) ;

## “POSSIBILITA’ DI INVESTIMENTO NEL SETTORE DELLE COSTRUZIONI IN R.D. CONGO”

- **PORTO D’ILEBO** GESTITO DA SNCC : SOCIETÀ NAZIONALE FERROVIARIA DEL CONGO
- **PORTO DI KALEMI** GESTITO DA SNCC
- **PORTO DI KISANGANI** GESTITO DA ONATRA
- **PORTO DI MBANDAKA** GESTITO DA ONATRA
- **PORTO D’UBUNDU**
- **PORTO DI KINDU** GESTITO DA CFL.

### 5. L’IMPORT – EXPORT :

Il Belgio, ex potenza coloniale, ha rappresentato il principale mercato di sbocco per le esportazioni della RDC, ma con un’incidenza sulle vendite estere complessive progressivamente in flessione fino a raggiungere il 22,8% nel 2007 rispetto al 66% del 1999.

Nei primi quattro mesi del 2008, la Cina, grazie al fortissimo aumento delle esportazioni della RDC, e’ salita al primo posto della graduatoria dei paesi clienti, **seguita dal Brasile** e, soltanto in terza posizione, dal Belgio. Nei primi quattro mesi del 2008, l’**Italia** ha rappresentato il **tedicesimo mercato** di sbocco per le merci esportate dalla RDC; nel 2007 era stato l’**undicesimo** paese cliente.

Nei primi mesi del 2008, il governo della DRC ha concluso un accordo con la Cina che prevede investimenti per 6 miliardi di dollari in infrastrutture e ulteriori 3 miliardi di dollari in una joint venture mineraria, Sicomin, per lo sfruttamento di immensi giacimenti di rame e di cobalto nella provincia del Katanga. L’accordo e’ oggetto di controversie sia interne che internazionali.

In particolare, il Fondo Monetario sta verificando che lo stesso non contenga per la DRC condizioni e termini eccessivamente onerosi.

Dal lato delle importazioni, il legno ha rappresentato la principale categoria merceologica delle importazioni italiane dalla RDC, con un volume di affari di 3,2 milioni di euro ed un incremento del 33,7% rispetto al primo semestre 2007, seguito dai prodotti agricoli e dai prodotti della silvicoltura, i cui valori hanno fatto registrare flessioni rispetto a quelli del corrispondente periodo dell’anno precedente.

## **5.1** VALUTAZIONE DELLA PENETRAZIONE COMMERCIALE DEI PRODOTTI ITALIANI SUL MERCATO LOCALE

L’offerta italiana, sia nel comparto dei beni di consumo che dei beni di investimento, gode di **ottima immagine di qualità** presso i consumatori e gli imprenditori della DRC, valutazione immediatamente riflessa nella dinamica recente delle esportazioni del nostro paese. Parallelamente al miglioramento della situazione economica e al continuo afflusso di investimenti e di risorse finanziarie dall’estero, la domanda congolese per merci italiane potrebbe aumentare in misura considerevole nei prossimi anni. In particolare, si segnalano i seguenti settori produttivi che appaiono offrire le migliori opportunità di penetrazione commerciale: attrezzature per l’industria mineraria, **attrezzature e materiali da costruzione**, macchinari agricoli e forestali, conserve alimentari, mezzi di trasporto e veicoli commerciali, prodotti chimici e farmaceutici, impianti di telecomunicazione e apparecchiature informatiche con associate parti di ricambio, attrezzature per la refrigerazione, condizionatori d’aria, attrezzature per la generazione e la distribuzione di energia elettrica, attrezzature medico-ospedaliere.

## 5.2 VALUTAZIONE DEGLI INVESTIMENTI DIRETTI DA E VERSO L’ITALIA :

Attualmente non esistono investimenti rilevanti effettuati nella Repubblica Democratica del Congo da parte di grandi imprese italiane.

Nell’attuale fase di progressiva dotazione infrastrutturale e manifatturiera, le grandi imprese del nostro paese potrebbero fungere da traino per favorire una maggiore internazionalizzazione del “prodotto italiano” finalizzata all’individuazione delle opportunità di affari offerte dalla RDC nell’ambito dei propri processi di sviluppo economico di lungo periodo.

## 5.3 SUGGERIMENTI PER L’ATTIVAZIONE DEGLI STRUMENTI DI SOSTEGNO FINANZIARIO E ASSICURATIVO PUBBLICO PER SACE E SIMEST

La DRC e’ classificata nella settima categoria di rischiosità SACE (massimo rischio) con relativo atteggiamento di chiusura alla considerazione di eventuali operazioni di assicurazione di operazioni commerciali e di investimento nel paese. Se, da un lato, la persistente situazione di incertezza politica ed economica rende alquanto rischioso l’utilizzo di strumenti di agevolazione alle esportazioni o di *project finance*, dall’altro lato, sarebbe probabilmente auspicabile un atteggiamento di minore rigidità, al fine di poter ammettere alla valutazione di SACE. Le imprese italiane interessate ad eventuali strategie di internazionalizzazione commerciale o produttiva, data l’importanza strategica del paese nel continente africano e la sua immensa ricchezza di materie prime e di risorse naturali e data l’estrema necessità di investimenti diretti esteri che ne alimentino le dinamiche di sviluppo economico potrebbero beneficiare dell’attivazione di tali strumenti di sostegno .

## 6. POLITICA COMMERCIALE DI ACCESSO AL MERCATO :

### 6.1 BARRIERE TARIFFARIE

I dazi *ad valorem*, calcolati sul valore cif della merce, sono fissati per decreto e sono così articolati: 5% per attrezzature pesanti, materie prime industriali ed agricole; 15% sulle attrezzature leggere, sulle parti di ricambio e sulle merci per utilizzi sociali; 20% sui prodotti in concorrenza con la produzione locale, ma ad offerta limitata; 30% sui prodotti in concorrenza con la produzione locale, ma ad offerta adeguata, e sui prodotti di lusso. La DRC nel 1988 ha adottato il sistema armonizzato di classificazione delle merci.

Si possono stabilire degli accordi secondo i quali, per materiali o attrezzature è possibile conseguire il completo o parziale esonero dai dazi doganali (vedi Codice d’Investimento).

### 6.2 BARRIERE NON TARIFFARIE

Al fine di facilitare l’ingresso delle merci nel paese, molti importatori locali si affidano ad un broker doganale (cd “*transitaire*”) che, oltre a mantenere i rapporti con le autorità presso i porti di entrata, si adopera per evitare furti delle merci. Tutte le transazioni in valuta estera prevedono l’emissione obbligatoria di una licenza di importazione (*déclaration préalable à l’importation*) da parte di una banca commerciale secondo le direttive impartite dall’ufficio congolese di controllo. L’Ufficio Congolese di Controllo (OCC), responsabile per l’amministrazione dei controlli doganali e degli standard, ha ingaggiato la società svizzera *Société Générale de Surveillance* (SGS) per procedere ad ispezioni, precedenti alla spedizione, di tutti i prodotti destinati alla DRC di valore unitario superiore a 1.000 SDR (diritti speciali di prelievo).

L’esportatore deve consegnare una fattura con una dettagliata descrizione della merce, insieme ad una dichiarazione di disponibilità all’ispezione. SGS verifica la

## “POSSIBILITA’ DI INVESTIMENTO NEL SETTORE DELLE COSTRUZIONI IN R.D. CONGO”

merce ed emette un attestato di verificaione. Le merci in entrata prive del certificato di pre-ispezione vengono ispezionate direttamente dall'OCC, con automatica applicazione di un dazio del 40% sul loro valore fob. L'OCC richiede che tutti i documenti di importazione siano redatti in francese. Non esistono regole specifiche per l'imballaggio e l'etichettatura ma lo spedizioniere deve attenersi alle norme internazionali. Tutti i prodotti alimentari che entrano nel paese vengono assoggettati ad ispezione da parte dell'OCC.

### **6.3** PROBLEMATICHE RELATIVE AGLI INVESTIMENTI ESTERI NEL PAESE :

La RDC negli ultimi anni ha varato una serie di iniziative per creare un clima favorevole agli investimenti, finalizzate sia alla creazione dello schema normativo per la regolamentazione degli investimenti, attuato con l'emanazione, della legge sugli investimenti “*Code des Investissement*” (L. N. 004/2002 del 21 febbraio 2002), del codice minerario (L. N. 007/2002 dell'11 luglio 2002), del codice forestale (L. N. 011/2002 del 29 agosto 2002) e del codice sul lavoro (L. N. 015/2002 del 16 ottobre 2002).

Qualsiasi imprenditore che si avvicini alla realtà della DRC deve affrontare il netto contrasto tra le enormi potenzialità del paese ed il pesante fallimento nella costruzione di solide istituzioni di governo dell'economia e di virtuose pratiche di affari, necessarie per trasformare queste potenzialità in opportunità concrete.

ING. DONATO COSIMATO