

Macedonia

TRASPORTI E INFRASTRUTTURE



Agenzia ICE Skopje

**Sezione per la promozione degli scambi dell'Ambasciata d'Italia
Via Makedonija 33, Risticeva Palata apt. 6, 1000 Skopje, Macedonia**

**T +389 2 3296257 +389 2 3296261, F +389 2 3296260
E-mail: skopje@ice.it**

Desk Balcani Skopje

**T +389 2 3296256
E-mail: deskoskopje@ice.it**

Sommario

QUADRO SETTORIALE	3
Quadro normativo e organi di competenza	3
Struttura della rete stradale	4
Struttura della rete ferroviaria	4
Trasporti aerei	5
POLITICHE NAZIONALI DI SVILUPPO E INVESTIMENTO	6
PROGETTI, PROGRAMMI E FINANZIAMENTI INTERNAZIONALI	7
UE - IPA	7
WBIF	8
Banca Mondiale	8
BERS	8
Banca Europea Per Gli Investimenti	9
Exim Bank Of China	9
INVESTIMENTI TOTALI SULLA RETE SEETO PERIODO 1990-2014	9
PROGETTI IN CORSO E IN PROGRAMMAZIONE	11
1. RETE STRADALE: AUTOSTRADE E SUPERSTRADE	11
2. RETE FERROVIARIA	16
3. TRASPORTI AEREI	19

QUADRO SETTORIALE

La posizione geografica della Macedonia al centro della penisola balcanica ha contribuito in misura sostanziale allo sviluppo della rete dei trasporti e soprattutto del sistema stradale, che comprende i due corridoi pan-europei che si incrociano nel Paese: il Corridoio VIII Est-Ovest e il Corridoio X Nord-Sud definiti nelle Conferenze Pan-Europee sui trasporti di Creta nel 1994 e di Helsinki nel 1997.

Quadro normativo e organi di competenza

La competenza per la creazione e l'attuazione delle politiche per lo sviluppo del settore dei trasporti e delle infrastrutture spetta al **Ministero dei Trasporti e delle comunicazioni** della Repubblica di Macedonia. Le linee guida sono stabilite nella Strategia nazionale dei trasporti: l'ultima pubblicata riguarda il periodo 2007-2017, mentre la nuova Strategia relativa al periodo 2018-2030 è stata elaborata e sottoposta a dibattito pubblico. La bozza rivista sarà disponibile online fino alla fine di giugno 2018, quando è prevista la stesura del testo definitivo in base alle osservazioni pervenute e la conclusione dell'iter di approvazione. In base alla Strategia nazionale viene predisposto un Programma operativo settoriale: è attualmente in vigore quello relativo al periodo 2014-2020.

L'Ente Pubblico per la gestione delle Strade Nazionali (Javno Pretprijatie za Drzavni Patista, in inglese PESR – Public Enterprise for State Roads) è l'organo responsabile della gestione, la costruzione, la ricostruzione, la manutenzione e il controllo della **rete stradale** in Macedonia, nonché la gestione delle spese e dei ricavi della rete autostradale. Il budget a disposizione di questo ente negli ultimi anni ha registrato un notevole incremento, in gran parte dovuto ai programmi internazionali di finanziamento dei progetti infrastrutturali.

L'ente Pubblico commissiona alla società pubblica Makedonija Pat la manutenzione e la gestione della rete stradale regionale, mentre le strade locali sono gestite dalle amministrazioni comunali. L'Ente Pubblico si finanzia con i fondi statali, in gran parte provenienti da prestiti delle istituzioni finanziarie internazionali e in parte dalle entrate a titolo di accise sul petrolio, dalla tassa per l'utilizzo delle strade statali compresa nel bollo annuale sul libretto di circolazione delle autovetture, da pedaggi autostradali ed altro.

La legge sulle strade statali è stata emanata nel 2008, l'ultimo testo con integrazioni e modifiche è del 2012.

La rete ferroviaria è gestita dall'Ente Pubblico Makedonski Zeleznici – Infrastruktura, responsabile anche della ricostruzione e della manutenzione, mentre l'Ente Pubblico Makedonski Zelenici – Transport si occupa del trasporto di passeggeri e merci. L'ente regolatore del mercato ferroviario si occupa infine del controllo della gestione dei trasporti ferroviari come servizio pubblico.

La legge sul sistema ferroviario è datata 2010, l'ultima modifica è del 2016.

I trasporti aerei sono competenza dell'Agenzia nazionale per l'Aeronautica Civile e sono disciplinati dalla Legge sull'Aeronautica, ultime integrazioni e modifiche del 2016. La società per azioni servizi aeroportuali si occupa invece della gestione degli aeroporti macedoni.

Struttura della rete stradale

La lunghezza complessiva della rete stradale in Macedonia è di 14.256 km, di cui 259 km di autostrade, compresi nei 908 km di strade statali, 3.778 km di strade regionali e 9.570 km di strade locali.¹

La Legge sulle strade pubbliche distingue le strade in strade nazionali, strade regionali e strade locali. Le strade nazionali e quelle regionali formano la rete stradale principale.

La rete nazionale consiste di sei strade (A1-A6) di cui le due direzioni principali A-1 (ex-E-75) e A-2 (ex-E-872) corrispondono rispettivamente ai due Corridoi Paneuropei, il Corridoio VIII e il Corridoio X. Le altre strade della rete nazionale: A-3 (E-65), A-4 (E-65), A-5 e A-6 rappresentano importanti collegamenti internazionali.

Corridoio X: La lunghezza totale del Corridoio X sul territorio macedone è di 172 km. Nel periodo 2011-2018 si sono conclusi i lavori finalizzati a portare tutta la lunghezza di questa direzione a livello di autostrada secondo gli standard europei.

Corridoio VIII: La lunghezza complessiva del Corridoio VIII sul territorio macedone è di 304 km. Sono in corso i progetti di costruzione delle tratte autostradali mancanti lungo la direzione Ovest, mentre in direzione Est i lavori in corso ampliaranno il collegamento esistente a livello di superstrada a 4 corsie.

Struttura della rete ferroviaria

La lunghezza complessiva della rete ferroviaria macedone è di 925km, di cui 235km elettrificati (25KV, 50Hz) e consta di due linee principali entrambe lungo i Corridoi VIII e X².

La ferrovia legata al Corridoio X (Tabanovce-Skopje-Veles-Gevgelija) è lunga 214 km ed è costituita da una linea a binario unico di dimensioni standard, completamente elettrificata e completa di segnaletica, sistemi di sicurezza e di comunicazione moderni. La velocità massima su questa direzione è tra 65 e 100 km/h. Il controllo del traffico avviene in remoto dalla centrale di gestione. Sulla tratta Tabanovce – Gevgelija è in funzione un sistema automatico di controllo del traffico SCT, mentre sono in corso le attività di aggiornamento del sistema di segnaletica e di

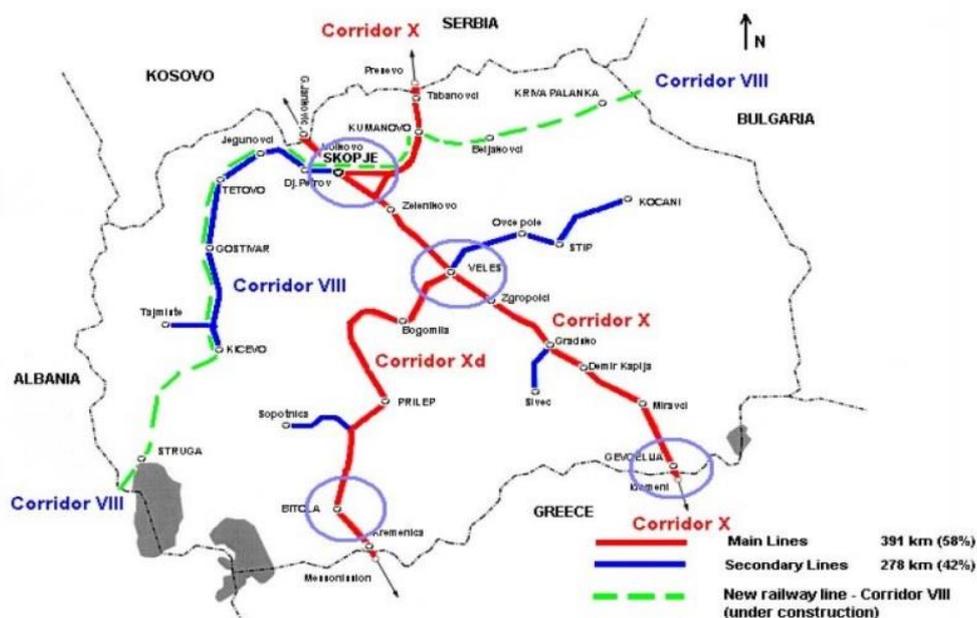
¹ Fonte: Draft National Transport Strategy 2018-2030

² Fonte: Draft National Transport Strategy 2018-2030

telecomunicazione con l'impiego del sistema europeo della gestione del traffico ETCS livello 1 e il sistema di navigazione per le ferrovie GSM-R

Attualmente il 90% del traffico ferroviario riguarda il Corridoio X che collega Skopje con Atene. Fa parte del Corridoio X anche la tratta Xd (Veles-Bitola-Kremenica) lunga 145,3 km, attualmente in fase di ricostruzione nell'ultima tratta tra Bitola e il confine con la Grecia.

La linea per la rete ferroviaria lungo il Corridoio VIII, che collega la Macedonia con l'Albania e con la Bulgaria è lunga 339 km, di cui sono costruiti solo 152 km. Pertanto oggi non vi sono collegamenti ferroviari con questi due Paesi: i progetti per la realizzazione delle nuove tratte della direzione Est sono in corso.



Trasporti aerei

Gli aeroporti macedoni di Skopje e Ohrid dal 2010 sono in gestione della società TAV Aeroporti per un periodo di 20 anni.

La TAV ha investito 100 milioni di euro ed ha completamente ricostruito l'aeroporto di Skopje che è entrato in funzione nel 2011 ed è stato eletto per tre anni (2012, 2013 e 2015) il migliore in Europa per la qualità dei servizi aeroportuali, nella categoria fino a due milioni di passeggeri.³ Nello stesso anno è stato ricostruito e riaperto anche il secondo aeroporto macedone, "Sv. Apostol Pavle" a Ohrid.

³ Fonte: www.aci.aero

La modernizzazione degli aeroporti macedoni ha determinato una costante crescita del numero dei passeggeri e dei voli verso nuove destinazioni. Nell'anno 2017 il numero di passeggeri transitati attraverso i due aeroporti ha superato per la prima volta la soglia dei 2.000.000, segnando, con un totale di 2.027.344 passeggeri registrati, un incremento del 13% rispetto all'anno precedente (moltiplicato di tre volte e mezzo rispetto al 2005). Questi risultati sono dovuti a nuove destinazioni ed alle politiche del governo volte a dare supporto alle compagnie "low cost".

POLITICHE NAZIONALI DI SVILUPPO E INVESTIMENTO

Le priorità nazionali per lo sviluppo del settore dei trasporti sono definite in una serie di documenti strategici:

- La strategia nazionale per i Trasporti (National Transport Strategy 2018-2030)* in fase di approvazione
- La strategia nazionale per i trasporti 2007-2017
- Piano di attuazione della strategia 2017-2020
- Programmi di investimenti pubblici
- Programma quinquennale dell'Ente pubblico per le strade statali Five year programme of the Public Enterprise for State Roads (Ultimo pubblicato 2013-2017, modificato 2016)
- Piano pluriennale dell'Osservatorio del Sud-Est europeo per I trasporti (SEETO)
- Il programma del Governo
- Il programma economico di preadesione (Pre - accession Economic Programme 2014-2016 (PEP 2014-2016)
- Il programma nazionale di riforme economiche (Economic Reform Programme 2018-2020)

Gli obiettivi strategici individuati sono:

1. Promozione della crescita economica attraverso il miglioramento dei servizi e la rete, aumentandone l'efficienza
2. Incremento della sicurezza stradale
3. Miglioramento dell'interconnessione rendendo più facile la connessione fra diverse modalità di trasporto
4. Tutela dell'ambiente e della salute pubblica attraverso investimenti nel trasporto pubblico ed altri tipi di trasporto con minor consumo energetico e emissioni ridotte
5. Promuovere l'inclusione sociale collegando zone distanti e svantaggiate e incrementando l'accessibilità ai trasporti

Per il raggiungimento di questi obiettivi la strategia prevede una serie di azioni e misure, tra cui quelle principali riguardano la modernizzazione e lo sviluppo della rete ferroviaria lungo i Corridoi VIII e X della rete stradale nazionale e la sicurezza dei trasporti.

Il costo stimato per l'attuazione delle attività individuate nella Strategia Nazionale 2018-2030, complessivamente quelle a breve, medio e lungo termine, ammonta a 3,7 miliardi di Euro, di cui

per il periodo 2018-2020 630 milioni di €, per attività programmate a medio termine 2020-2025 1650 milioni di € e circa 1420 milioni di € per le attività da realizzare entro il 2030.

La rete ferroviaria sarà al centro dell'attenzione nel prossimo quinquennio ed è tra le priorità del Governo macedone che coincidono con quelle del WBIF (Western Balcan Investment Framework). Mentre il Corridoio X è completamente agibile e necessita solo di interventi di ammodernamento, i lavori sul Corridoio VIII dipendono ancora da molti fattori interni ed esterni. La costruzione completa del ramo est del corridoio VIII è prevista per il 2022, data che molto probabilmente slitterà ulteriormente. E' prevista nel prossimo futuro anche la costruzione del ramo ovest del Corridoio VIII, da Kicevo fino al confine con l'Albania e con questo intervento le due principali direzioni che corrispondono ai corridoi paneuropei VIII e X saranno completamente coperte da rete ferroviaria.

PROGETTI, PROGRAMMI E FINANZIAMENTI INTERNAZIONALI

UE - IPA

L'Unione Europea sostiene lo sviluppo regionale dei Paesi candidati all'integrazione europea attraverso lo strumento di pre-adesione IPA. Il Programma Operativo per il Settore Trasporti 2014-2020 offre finanziamenti diretti destinati al miglioramento delle infrastrutture stradali e ferroviarie e della connessione e l'interoperabilità tra le reti nazionali della regione, con particolare attenzione ai due corridoi paneuropei che attraversano la Macedonia, il Corridoio X e il Corridoio VIII.

Dal 2007, quando è stato attivato lo strumento IPA, sono stati realizzati numerosi progetti in vari settori che avevano come obiettivo l'ammodernamento delle infrastrutture e la salvaguardia dell'ambiente, oltre a progetti atti ad individuare le priorità e le strategie per un futuro sviluppo del settore delle infrastrutture.

I Programmi Operativi per il periodo 2007-2013 prevedevano un totale di 109 milioni di € destinati a progetti di ricostruzione e sviluppo della rete stradale e ferroviaria, da utilizzarsi entro il 2017. Tra le priorità il collegamento ferroviario con la Bulgaria, la ricostruzione delle tratte autostradali lungo il Corridoio X, la sicurezza sulle tratte esistenti e la ricostruzione o la costruzione di alcune tratte di collegamento interno.

Gli ultimi progetti co-finanziati con i fondi IPA 2007-2013 si sono conclusi nel 2018, mentre è già attivo il nuovo Programma IPA2 per il periodo 2014-2020 con il quale la Macedonia può attingere a fondi di oltre 664 milioni di Euro di cui circa 108 milioni dedicati ai trasporti (per un valore complessivo dei progetti di 127 milioni, compreso il cofinanziamento interno). Alcuni dei progetti finanziati con fondi IPA 2014-2020 sono già in corso di realizzazione, tra cui la costruzione della tratta autostradale Gradsko – Drenovo, sul Corridoio X-d e la ricostruzione della strada statale Rankovce-Kriva Palanka sul Corridoio VIII.

Gli stanziamenti previsti per altri progetti, inclusi nel programma operativo IPA II (rivisto e approvato a febbraio 2018) comprendono:

Nel settore strade 49 milioni di euro per:

- la costruzione della terza parte dell'autostrada Gradsko – Prilep,
- l'ampliamento della superstrada Kumanovo – Rankovce,
- la sostituzione delle barriere di sicurezza sul Corridoio X per un totale di 100km,

Nel settore ferrovie 71,5 milioni di euro per la costruzione della seconda tratta della ferrovia verso la Bulgaria, la tratta Kriva Palanka – Deve Bair

7 milioni di euro come assistenza tecnica per la predisposizione dei documenti progettuali per:

- Costruzione di piste ciclabili a Skopje, Tetovo, Stip e Ohrid,
- Sostituzione della segnaletica sulla ferrovia,
- Costruzione di un nodo multimodale a Trubarevo.

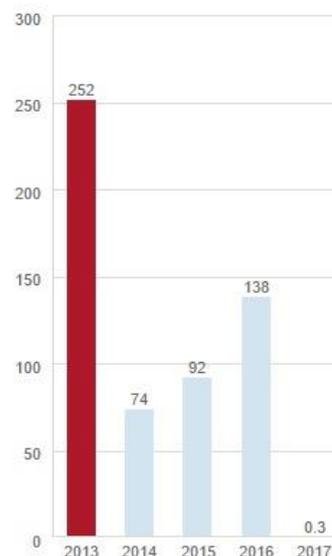
WBIF

Oltre ai fondi compresi nel programma IPA, si prevedono ulteriori stanziamenti nell'ambito dei programmi regionali, attraverso lo strumento WBIF. Come annunciato al Vertice di Trieste, a dicembre 2017 è stato firmato l'accordo per un contributo EU di 70 milioni di Euro per la costruzione della seconda tratta della linea ferroviaria verso la Bulgaria. Questo è solo uno dei progetti in pipeline inclusi nella Connectivity Agenda per i Balcani Occidentali.

Banca Mondiale

Dal 1995 la Banca Mondiale ha fornito assistenza ed ha finanziato oltre 64 progetti in Macedonia per un totale di oltre 1 miliardo di USD. Attualmente, tra i dodici progetti in fase di attuazione, due riguardano il settore dei trasporti e il relativo stanziamento della Banca Mondiale ammonta complessivamente a 162 milioni di USD.

Nell'immagine sono rappresentati gli importi approvati per tutti i progetti supportati dalla Banca Mondiale, divisi per anno fiscale, espressi in milioni di USD (aggiornamento ottobre 2017)⁴.



BERS

La banca Europea per la Ricostruzione e lo Sviluppo supporta l'integrazione della Macedonia nei mercati europei ed internazionali, attraverso investimenti ed altre attività, in collaborazione con partner strategici quali l'Unione Europea e la Banca Europea per gli Investimenti. Ad oggi sono stati finanziati 111 progetti per un importo totale di 1,654 milioni di Euro. Il settore delle

⁴ Fonte <http://www.worldbank.org/en/country/macedonia>

infrastrutture è quello maggiormente interessato dai finanziamenti della BERS con una partecipazione del 77% nel totale dell'importo sborsato, per la precisione 544 mln€ (dati 28.02.2018).⁵

Banca Europea Per Gli Investimenti

Anche la Banca Europea per gli Investimenti partecipa attivamente, dal 1998, ai programmi di ricostruzione delle infrastrutture in Macedonia. Attualmente sono in corso i progetti relativi alla tratta autostradale Demir Kapija – Smokvica, nel cui finanziamento la BEI partecipa con 100 milioni di Euro (65 mln€ approvati nel 2011 e 35 mln€ nel 2016)⁶.

Exim Bank Of China

La Banca Cinese ha approvato nel 2015 un finanziamento di 580 milioni di Euro per la costruzione di due autostrade: Skopje – Stip e Kicevo-Ohrid, che la Macedonia dovrà restituire in un periodo di 20 anni con un tasso di interesse del 2%.

INVESTIMENTI TOTALI SULLA RETE SEETO PERIODO 1990-2014

Riassumendo, se si prendono in considerazione i progetti realizzati nell'ambito del Programma Operativo 2007-2013 e i progetti di investimento finanziati dalle IFI, dal budget nazionale e da altre istituzioni, lo stato di realizzazione dei progetti che rientrano nelle assi prioritarie del SEETO (gomma e ferrovia) è il seguente:

Investimenti in STRADE sulla rete SEETO:

- Investimenti completati 1990-2014 € 340 mln
- Investimenti in programma e in corso 2014-2019 € 780 mln

Investimenti FERROVIA sulla rete SEETO:

- Investimenti completati 1990-2014 € 7 mln
- Investimenti in programma e in corso 2014-2019 € 550 mln

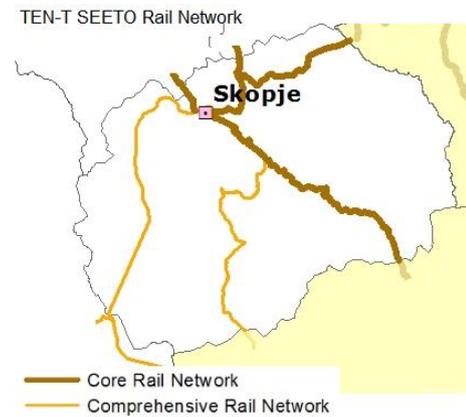
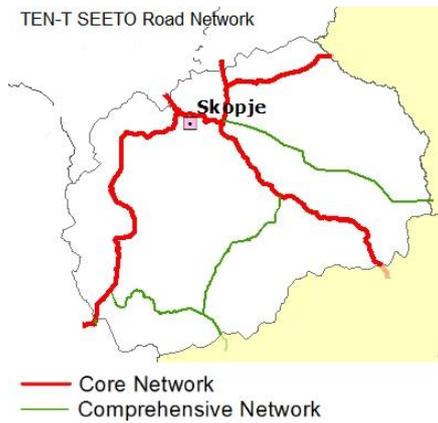
Totale investimenti settore trasporti sulla rete SEETO:

- Investimenti completati 1990-2014 € 347 mln

⁵ Fonte <http://www.ebrd.com/fyr-macedonia-data.html>

⁶ Fonte <http://www.eib.org/projects/loans/regions/enlargement/mk.htm>

- Investimenti in programma e in corso 2014-2019 € 1,3 mlrd⁷



⁷ Fonte https://ec.europa.eu/neighbourhood-enlargement/sites/near/files/pdf/the_former_yugoslav_republic_of_macedonia/ipa/2015/20120212-sop-transport-after-ipa-committee.pdf

PROGETTI IN CORSO E IN PROGRAMMAZIONE

1. RETE STRADALE: AUTOSTRADE E SUPERSTRADE



Corridoio VIII, lunghezza totale 304km

Da Skopje in direzione Ovest - confine con l'Albania si estende nelle tratte: Skopje - Tetovo - Gostivar - Kicevo - Ohrid - Struga - Kjafasan (confine)

Da Skopje in direzione Est - confine con la Bulgaria si estende nelle tratte Skopje - Kumanovo - Rankovce - Kriva Palanka - Deve Bair (confine)

Costruzione Autostrada Kicevo - Ohrid (Corridoio VIII - A)

Lunghezza: 57 km, Costruttore: Sinohydro, Cina

Finanziamento: Banca Cinese Exim, finanziamento concordato 374 mln€ + 10% = 411 mln€

Inizio lavori: febbraio 2014, Fine lavori prorogato per il 2021.

Costruzione Autostrada Gostivar – Kicevo (Corridoio VIII – B)

Lunghezza 42 km, valore stimato totale 350 mln€

Si prevedono tre fasi:

1. Tratta Kicevo - Bukojcani: sulla base del progetto preliminare fatto da Balkan Consulting, è attualmente in fase di preparazione il progetto esecutivo.

Valore stimato costruzione 100 mln€. Il finanziamento per la costruzione non è ancora stato concordato, la BERS è disposta a erogare un prestito, insieme ad un'altra banca, previa approvazione del contributo richiesto al WBIF pari a 20 mln€.

2. Tratta Bukojcani – Gorna Gjonovica: E' attesa l'approvazione del contributo WBIF richiesto per l'elaborazione del progetto esecutivo.

3. Tratta Gorna Gjonovica – Gostivar: E' atteso un contributo WBIF di 2 mln€ per il progetto esecutivo.

Previsione: Trattative per la copertura finanziaria sono in corso.

Costruzione Autostrada tratta Trebenista – Struga (Corridoio VIII - C)

Lunghezza 8,5 km, valore stimato 45 mln€

Finanziamento BERS (National Roads Programme 45987)

Fine 2017: procedura sospesa per esito non favorevole dello Studio di impatto ambientale. I fondi sono stati riallocati in altri progetti. La tratta rientrerà nel programma una volta risolte le problematiche, ma con altri fondi e con un ridimensionamento della previsione dei costi.

Ampliamento a superstrada Kumanovo – Confine con la Bulgaria (Corr. VIII - D)

D1. Tratta Kumanovo – Rankovci

Ricostruzione strada esistente: lunghezza 22 km, Costo stimato: 66 mln €

Finanziamento programmato: Programma operativo IPA II

D2. Tratta Rankovci – Kriva Palanka

Lunghezza 26 km, costo stimato: 83 mln € (22 ponti, 9 cavalcavia, 13 viadotti e 2 interscambi).

Finanziamento concordato: Banca Mondiale 78 mln €

Primo lotto – esecuzione lavori Tirrena Scavi, valore contratto 23 mln€

Secondo lotto – esecuzione lavori Granit

D3. tratta Kriva Palanka – Deve Bair

Lunghezza 13,5 km, costo stimato 16,4 mln €

Finanziamento concordato BERS di 12 mln €

D4. Kumanovo/Romanovce - Rankovci

Il piano investimenti dell'Ente pubblico per le strade statali prevede la progettazione di una nuova superstrada, che nel collegamento del Corridoio VIII andrebbe a sostituire la tratta D1, di categoria inferiore, attualmente in ricostruzione. Una volta completato il progetto si passerà alla definizione del finanziamento per la costruzione.

CORRIDOIO X - Lunghezza totale 173 km

Autostrada A1 - Corridoio X, da Tabanovce (confine con la Serbia) a Gevgelija (confine con la Grecia).

Tratte: Tabanovce - Kumanovo – Miladinovci/Skopje/Katlanovo – Veles – Gradsko – Negotino – Demir Kapija – Smokvica - Gevgelija

Costruzione Autostrada A1 tratta Demir Kapija – Smokvica (Corridoio X - E)

Lunghezza: 28 km

Finanziamento: 219 mln € fondi UE Programma IPA, BERS, BEI

Costruttore: Actor, Grecia

Completata e messa in funzione maggio 2018.

Ristrutturazione Autostrada A1 tratta Smokvica - Gevgelija (Corridoio X - F)

Lunghezza 10 km

Finanziamento: fondi UE Programma IPA,

Importo contratto firmato con Granit Skopje 4.1 mln €

Completata e messa in funzione.

Ristrutturazione Autostrada A1 tratta Demir Kapija – Negotino (Corridoio X - G)

Lunghezza 8,8 km

Costo progetto: 5 mln €, costruttore Granit

Inizio lavori Novembre 2016, previsione completamento fine 2018.

Ristrutturazione Autostrada A1 tratta Miladinovce - Kumanovo (Corr.X - H)

Lunghezza 23 km

Costo progetto: 16 mln € fondi IPA, costruttore Strabag, supervisore IRD

Completata e messa in funzione.

Altre autostrade e superstrade della rete principale

Costruzione Autostrada Skopje – Blace (collegamento con Pristina, Kosovo - J)

Lunghezza 13 km. Costo stimato 100 milioni di €. Aggiornamento della documentazione tecnica in corso, finanziato con contributo WBIF (1,5 mln€). Questo progetto rientra tra le priorità nei piani di ricostruzione e fa anche parte della rete SEETO, per la copertura finanziaria sono in corso trattative con la BERS. Previsione inizio lavori entro 2019.

Intanto si prevede la **Ricostruzione della strada statale esistente Skopje – Blace**, con i fondi riallocati del programma BERS (National Roads Programme 45987)

Costruzione Autostrada Miladinovci – Stip - K

Lunghezza: 47 km, Costruttore: Sinohydro, Cina

Finanziamento: Banca Cinese Eksim: inizialmente concordato 206 mln€, ampliato a 226 mln€

Inizio lavori: gennaio 2014

Previsione ultimazione dei lavori prorogata 2019 (SAL marzo 2018 77%)

Costruzione nuova superstrada Stip – Kocani - L

Lunghezza 28 km. Costo stimato: 40 milioni di euro, Finanziamento approvato: BERS

1. tratta Stip – Krupiste 14,5km valore 19 mln€

Costruttore: Granit e Beton, Inizio lavori prima parte del 2017, durata prevista 24 mesi

2. tratta Krupiste – Kocani 13,75 km, valore 27mln€

Gara di prequalifica per lavori di costruzione conclusa.

Costruzione nuova superstrada Stip - Radovish - P

Lunghezza 36 km, Costo stimato: 60 mln €, finanziamento BERS.

1. tratta da Sofilari a Buchim, lunghezza 23,5 km, costo stimato 28 mln€, finanziamento BERS

Costruttore Strabag, inizio lavori maggio 2018, durata prevista 3 anni. Il contratto prevede anche 5 anni di manutenzione.

2. tratta da Bucim a Radovis: prossima programmazione.

Costruzione Superstrada Gradsko – Prilep (Corridoio X-d - M)

Lunghezza 28,3 km

Costo stimato complessivo 82 mln €

I fase Gradsko – Rosoman – svincolo Drenovo /Kavadarci: 16km,

Costo: 31,4 mln€, finanziamento IPA II

Costruttore: Tirrena Scavi SpA. Inizio lavori fine 2017, durata 24 mesi

Direzione lavori: Consorzio guidato da Egis (FR)

II fase Farishka Klisura e Drenovska Klisura: 10km

Costo: 32 mln €, finanziamento BERS

Appaltatore: Construcciones Rubau, Spagna

Inizio lavori maggio 2016, durata prevista lavori 24 mesi.

III fase Farishka Klisura - Prilep 8 km:

Costo 6 mln€, possibile finanziamento con fondi riallocati BERS

Previsione avvio procedure per la selezione del costruttore nel Q1 2019.

Ristrutturazione e ampliamento Strada statale Veles – Stip - N

Lunghezza 24,3 km

Finanziamento BERS 14,9 mln €

Stato lavori: conclusi nel 2017.

Costruzione nuova superstrada Ohrid – Peshtani - R

Progettazione e studi di impatto ambientale finanziati da BERS, criticità a causa del passaggio attraverso il parco nazionale Galicica, patrimonio di Unesco. Aggiornamento novembre 2017: il progetto è sospeso, i fondi stanziati saranno riallocati per altre strade regionali.

Ricostruzione pedaggi autostradali lungo il Corridoio X e introduzione del sistema di pagamento elettronico

Costo 18,7 mln, lavori in corso, contratto con azienda turca Aselsan, previsione completamento lavori e messa in funzione del sistema elettronico – entro il 2017. Aggiornamento novembre 2017 – si sta valutando un finanziamento aggiuntivo per un upgrade del sistema previsto da elettronico a digitale.

Sicurezza stradale e ferroviaria

La strategia nazionale e le conseguenti attività proposte nel Piano operativo IPA II prevedono la realizzazione di progetti finalizzati al raggiungimento degli obiettivi in materia di sicurezza stradale e ferroviaria, che comprendono sia l'armonizzazione delle leggi con quelle europee e l'adeguamento delle procedure di appalto, sia la realizzazione di lavori.

La strategia nazionale 2018-2030 prevede anche la costituzione di un'Agenzia per la sicurezza nei trasporti, sul modello di alcuni stati europei, che si occuperebbe non solo di monitorare e valutare la sicurezza nei trasporti, attuare misure di incremento della sicurezza, ma anche di sviluppare e attuare le politiche di sensibilizzazione della popolazione all'importanza della sicurezza nei trasporti.

Con una parte dei fondi disponibili nell'ambito dei programmi finanziati con prestiti della Banca Mondiale si prevede la realizzazione anche dei seguenti progetti:

- Acquisto, installazione e manutenzione di contatori del traffico,
- Programma IRAP per la verifica della sicurezza sulle strade,
- Software RAMS e relativi servizi di consulenza.

2. RETE FERROVIARIA

La costruzione e la ricostruzione della rete ferroviaria è tra le priorità principali del Governo macedone in collaborazione con la Banca Europea per la Ricostruzione e lo Sviluppo (BERS) e lo Strumento di preadesione dell'UE (IPA)

Corridoio X

Ricostruzione della tratta ferroviaria Bitola – Kremenica: Lunghezza 17km, inizio attività gennaio 2014. Il primo contratto con il costruttore bulgaro è stato revocato nel 2016 per inadempimenti ed è stato incaricato un altro contractor (Strabag) per completare i lavori, con termine previsto per la fine del 2018.

Costo totale progetto 20 milioni di €, finanziato con i fondi IPA ed altri fondi europei.

Il progetto prevede la totale ricostruzione dei binari obsoleti, la ricostruzione di nove piccoli ponti e il rinnovo della segnaletica, la costruzione di un ramo aggiuntivo fino alla zona industriale di Zabeni con annessa fermata. Fa parte del progetto anche la ricostruzione della stazione ferroviaria di Bitola. Questa tratta è collegata alla ferrovia esistente oltre il confine con la Grecia, già ristrutturata, offrendo così un nuovo collegamento ferroviario con Salonico direttamente da Bitola, per trasporto di merci e di passeggeri.

Dal 2014 al 2018 è stato realizzato il progetto per la **ricostruzione delle 10 stazioni ferroviarie lungo la tratta macedone del corridoio X e sul ramo X-d**. Il progetto prevedeva la ricostruzione completa di 10 stazioni ferroviarie e l'adeguamento agli standard europei, per un importo complessivo di 2,5 milioni di €.

Inoltre, sono stati approvati dei grants, tramite WBIF- assistenza tecnica, per la **predisposizione della documentazione preliminare per i seguenti progetti:**

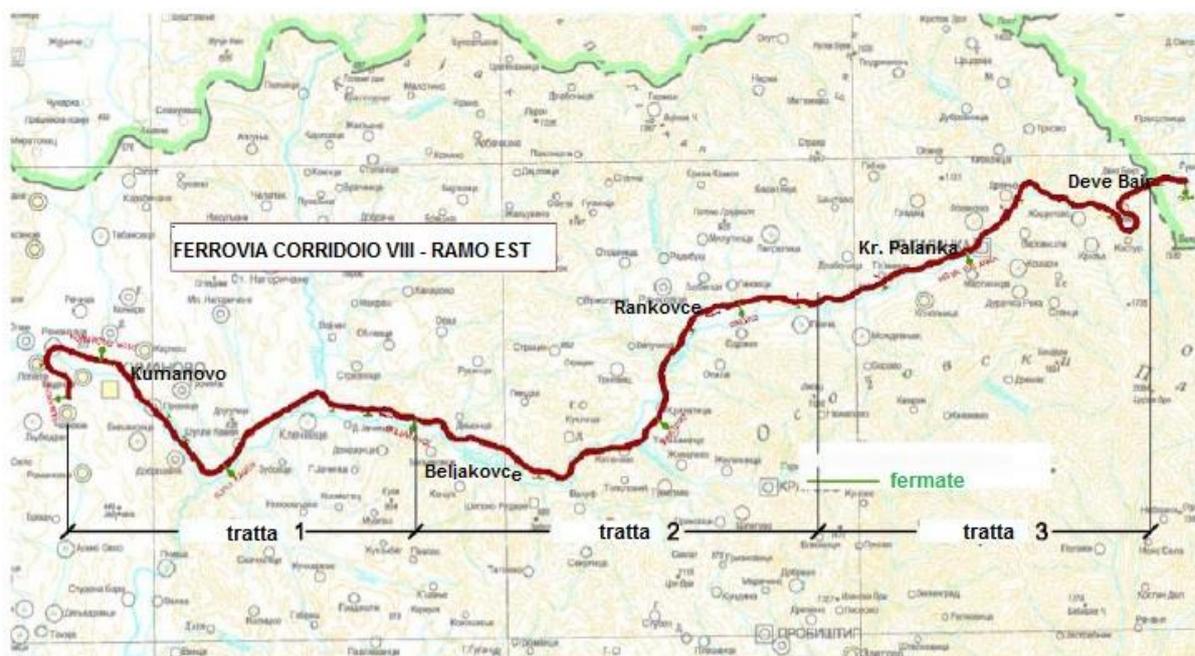
1. Ammodernamento della linea ferroviaria lungo il Corridoio X - Introduzione del sistema ETCS livello 1 e potenziamento segnaletica su tutta la rete ferroviaria –300.000 €
2. Ammodernamento della linea ferroviaria lungo il Corridoio X - Installazione sistema GSM-R - 500.000 €

Ramo est del Corridoio VIII - collegamento con la Bulgaria

La costruzione della linea ferroviaria sul ramo est del Corridoio VIII, la parte che collega la Macedonia con la Bulgaria, è iniziata nel 1994 finanziata con i programmi nazionali di sviluppo, per poi fermarsi nel 2004 per esaurimento della disponibilità finanziaria del Paese. Tale decisione ha causato non pochi danni, soprattutto per mancata manutenzione e messa in sicurezza dei lavori fino a quel momento realizzati, ma anche per via delle cause giudiziarie avviate da parte delle società di costruzione nei confronti dell'Ente pubblico per le ferrovie, la stazione appaltante che ha rescisso i contratti, danni che, secondo alcune analisi, ammontano a 20 milioni di Euro.

Nel periodo 2009-2012 riemerge l'interesse per il completamento della linea ferroviaria su tutta la tratta del Corridoio VIII (dall'Albania alla Bulgaria). Vengono realizzati gli studi di fattibilità e di impatto ambientale e socioeconomico per la tratte Kicevo – Lin e Kumanovo – Deve Bair.

Oggi il progetto del ripristino del ramo Est del Corridoio VIII, il cui valore è stimato in circa 500 milioni di Euro, è in fase di realizzazione, suddiviso in tre parti:



1. Tratta Kumanovo – Beljakovce, 31km

I lavori sulla prima tratta tra Kumanovo e Beljakovce, per un totale di 31 km, sono iniziati nel mese di marzo 2015 ad opera della società tedesca Wibe che si è aggiudicata l'appalto del valore di 41 milioni di € (di cui 39 milioni di prestito BERS)

I lavori prevedono il ripristino delle strutture esistenti e la costruzione della linea livello terra e livello aria, oltre alla costruzione di tre stazioni, quattro fermate intermedie, tre ponti, una galleria, otto sottopassaggi e sei cavalcavia, cinque km di binari laterali, strade di accesso di collegamento con i nuovi viadotti, la segnaletica e le telecomunicazioni, l'elettrificazione e tutta l'infrastruttura necessaria.

2. Tratta Beljakovce – Kriva Palanka, 34km

Il 5 dicembre 2015 sono stati firmati gli accordi con la BERS per il finanziamento della ricostruzione della seconda tratta, tra Beljakovce e Kriva Palanka, per un importo totale di 145 milioni di Euro. A fine 2017 è stato firmato l'accordo per un grant di 70 milioni di euro nell'ambito della WB Connectivity Agenda, come da impegno comunicato al Vertice di Trieste (i 70 milioni rimanenti dalla somma totale stanziata da BERS saranno riallocati per la terza tratta).

A settembre 2018 si è conclusa la gara di prequalifica per i lavori di costruzione.

I lavori in questa tratta comprenderanno anche due stazioni ferroviarie cittadine, tre fermate intermedie, 14 gallerie e 11 nuovi ponti, oltre alla ricostruzione dei 33 ponti esistenti.

3. Tratta Kriva Palanka – Deve Bair, 24 km

La terza e ultima tratta della linea Est del Corridoio VIII, nonostante sia la più corta, risulta anche la più complicata e onerosa da costruire. Il progetto prevede la costruzione di una nuova linea ferroviaria, costruzione di 47 ponti, 22 gallerie, ricostruzione di una galleria esistente di 1150m, una sottostazione elettrica, 2 fermate principali e 3 secondarie.

Nel mese di ottobre 2014 l'UE ha approvato un grant di 3,5 milioni di Euro per l'elaborazione del progetto tecnico relativo a questa tratta. A dicembre 2015 l'incarico è stato affidato al consorzio guidato dalla spagnola Idom Ingeniería y Consultoría, con tempi di realizzazione di 22 mesi. Una volta disponibile il progetto definitivo, sarà possibile confermare la stima iniziale di 340 milioni di euro del costo di costruzione di questa tratta.

Nel programma operativo IPA II 2014-2020 è previsto uno stanziamento di 60 milioni di Euro destinati a questa tratta, in aggiunta al finanziamento BERS

I piani ipotizzano un avvio possibile dei lavori nel 2020 e conclusione entro il 2025

Il collegamento con la rete ferroviaria bulgara sarà comunque subordinato al completamento dell'ultima tratta oltreconfine, per la quale la Bulgaria ha già assicurato la copertura finanziaria e intende avviare i lavori nel 2018.

Ramo ovest Corridoio VIII – collegamento con l'Albania

Sulla direzione ovest del Corridoio VII, verso l'Albania, è prevista la **costruzione ex novo di una linea elettrificata a binario unico da Kicevo a Lin**, la località di frontiera, per una lunghezza di 63km. Per la progettazione sono stati stanziati 10 mln €.

L'Università UKIM di Skopje ha eseguito nel 2016 la revisione del progetto definitivo predisposto dalla spagnola Tyspa e dalla francese Louis Berger.

Sempre nel 2016 sono stati avviati ulteriori lavori di rilevati geotecnici, ad opera dell'istituto GIM, in collaborazione con Tyspa e Louis Berger.

Una volta ultimati i lavori sul progetto tecnico si conoscerà il valore stimato dei lavori di costruzione che secondo alcune stime non ufficiali si aggira intorno a 550/600 milioni di €.

Non è ancora stata definita la copertura finanziaria per i lavori di costruzione.

3. TRASPORTI AEREI

La Banca Europea per la Ricostruzione e lo Sviluppo ha erogato un finanziamento di 11,15 milioni di euro a favore della Società macedone per i servizi di navigazione aerea M-NAV al fine di modernizzare il sistema di navigazione per l'adeguamento agli standard europei. Il progetto è in fase conclusiva.

Fonti:

Ministero dei trasporti e delle infrastrutture della R. di Macedonia
Ente pubblico per le strade statali
Ferrovie macedoni - infrastruttura
Agenzia per l'aeronautica civile
Western Balkan Investment Framework
Commissione europea
Ministero delle finanze della RM – direzione finanziamenti e appalti
Banca Mondiale
Banca Europea per la Ricostruzione e lo Sviluppo
Banca Europea per gli Investimenti

Agenzia ICE Skopje

Via Makedonija 33, Risticjeva Palata apt. 6, 1000 Skopje, Macedonia

T +389 2 3296257, +389 2 3296261, F +389 2 3296260

E-mail: skopje@ice.it

Desk Balcani

T +389 2 3296256

E-mail: deskoskopje@ice.it