

A large graphic element consisting of two vertical bars, one green on the left and one red on the right, with rounded ends, framing the central text.

Nota settore infrastrutture

Albania

Gennaio 2018



ITALIAN TRADE AGENCY

ICE - Agenzia per la promozione all'estero e
l'internazionalizzazione delle imprese italiane

Sezione per la promozione degli scambi dell'Ambasciata d'Italia

Ufficio di Tirana

INDICE

INTRODUZIONE	3
INFRASTRUTTURE STRADALI	3
INFRASTRUTTURE FERROVIARIE	8
INFRASTRUTTURE PORTUALI	10
INFRASTRUTTURE AEROPORTUALI	13
INFRASTRUTTURE TURISTICHE	14
PROGETTI DEL MUNICIPIO DI TIRANA	16
PRINCIPALI SITI SPECIALIZZATI SULLE INFRASTRUTTURE	19

Introduzione

Negli ultimi anni il settore delle infrastrutture ha registrato in Albania un impulso anche a causa di un'accresciuta domanda di standard di tipo occidentale e dell'incremento dell'attività economica e dei servizi. Il Paese sta ristrutturando progressivamente le proprie infrastrutture stradali, ferroviarie, portuali e aeroportuali con l'obiettivo di agevolare i collegamenti di trasporto e il traffico turistico.

Lo sviluppo delle infrastrutture di trasporto in Albania è senz'altro una delle priorità del Governo, e tra condizioni preliminari per lo sviluppo degli altri settori dell'economia. Secondo la Strategia per lo Sviluppo del Business e degli Investimenti relativa al periodo 2014-2020¹, la carenza di infrastrutture pesa in modo significativo sui costi di produzione e rappresenta un serio ostacolo all'esportazione, come già dimostrato dall'esperienza dei paesi europei e di alcuni paesi della regione. L'articolo 106 dell'Accordo di Stabilizzazione Associazione prevede lo sviluppo delle infrastrutture multimodali connesse alle principali reti trans-europee (TEN-T). La Strategia Settoriale per il Trasporto e il Piano d'Azione 2016-2020², tracciano le linee di intervento (43 azioni) delineando investimenti che, anche con il supporto europeo e in una più lunga prospettiva temporale, mirino al rafforzamento dei collegamenti regionali e allo sviluppo di un sistema di trasporto nazionale compatibile con gli standard funzionali e ambientali comunitari adeguati alla posizione di terminale balcanico del Corridoio VIII che collega il Caucaso e l'Europa occidentale. Ulteriore documento di riferimento è il Piano Nazionale per l'Integrazione Europea 2017-2020³, approvato nel gennaio 2017 dal parlamento albanese per monitorare l'armonizzazione della legislazione albanese con quella dell'Unione europea, anche nel campo dei trasporti.

1. Infrastrutture stradali

a) *Panoramica generale*

La rete stradale nazionale è amministrata dall'Autorità Stradale Albanese ed è divisa in due categorie: 1. strade principali che vengono enumerate da Sh1 a Sh9 più le autostrade (Levan – Valona, Tirana - Elbasan, Thumanë – Milot) e 2. strade secondarie che vengono enumerate da Sh20 a Sh99 ed altri assi stradali senza una referenza particolare. La rete primaria è composta dalle strade principali e da alcune strade secondarie che collegano le più grandi città e i centri turistici del paese, concentrando la maggior parte del traffico.

¹ Gazzetta Ufficiale della Repubblica d'Albania, nr. 157 del 2014

http://www.qbz.gov.al/botime/fletore_zyrtare/2014/PDF-2014/157-2014.pdf

² Gazzetta Ufficiale della Repubblica d'Albania, nr. 230 del 2016

http://www.qbz.gov.al/botime/fletore_zyrtare/2016/PDF-2016/230-2016.pdf

³ Gazzetta Ufficiale della Repubblica d'Albania, nr. 12 del 2017

http://www.qbz.gov.al/botime/fletore_zyrtare/2017/PDF-2017/12-2017.pdf

Lo studio svolto dalla Banca Mondiale nel 2015⁴, ha identificato quattro categorie di strade:

- Strade principali (P) – autostrade e corridoi principali;
- Strade principali-secondarie (PS) – altre strade che collegano le città principali e i centri turistici o che portano verso i punti di attraversamento del confine;
- Strade secondarie (S);
- Strade su progetti del Fondo Albanese per lo Sviluppo

Principali assi stradali

Asse	Traffico (Average Daily Traffic)	KM
Tirana – Durazzo	47.000	32
Plepa – Rrogozhinë	35.000	30
Rrogozhinë – Lushnje	24.000	16,5
Lushnje – Fier	13.000	31,4
Levan – Valona	10.000	23,6
Rrogozhinë – Elbasan	7.000	44,4
Tirana – Elbasan	7.000	36,6
Vorë – Fushë Krujë	13.000	11,5
Fushë Krujë – Milot	22.000	21,5
Milot – Lezhë	1.000	13,7
Lezhë – Scutari	8.500	34,4
Scutari – Hani i Hotit	4.500	33,7
Milot – Morinë	Media annua: 4.500, Inverno: 3.000, Estate: 12.000	114
Levan – Kakavijë	4.500	136
Elbasan – Librazhd	5.000	22,1
Pogradec – Korçë	4.500	37,1
Korçë – Kapshticë	6.000	33,7
Durazzo – Morinë		169

Fonte: Autorità stradale albanese

La rete stradale nazionale è lunga 3848 km. Tutte le strade della rete primaria e 2/3 della rete secondaria sono asfaltate. Circa il 48% della rete principale e il 21% della rete secondaria è situata in pianura e il 34% della rete principale e il 56% della rete secondaria è situata in aree montuose. Questa rete è composta anche da 590 ponti, per una lunghezza di oltre 10 Km.

La rete stradale regionale e locale è composta da circa 9500 km di strade. La scarsa condizione di queste infrastrutture rappresenta un ostacolo per lo sviluppo del settore privato nelle aree rurali, soprattutto per il settore agricolo. Il Fondo Albanese per lo Sviluppo, con finanziamenti per oltre 368 milioni di dollari dal Governo albanese, Banca Mondiale, UE e altri donatori, ha sostenuto la ricostruzione di 142 assi stradali secondari e locali, nonché ponti, per tutto il territorio del paese per un totale 1170 Km fino al 2013. Gli investimenti hanno avuto un effetto molto positivo con la diminuzione del 60% dei tempi di percorrenza, l'aumento del 21% del volume di traffico negli assi stradali ricostruiti, l'abbassamento dell'8,5% del costo del trasporto pubblico e la riduzione del 90% del costo di manutenzione dei mezzi.

⁴ World Bank, Results-Based Road Maintenance And Safety Project, 5 marzo 2015

<http://documents.worldbank.org/curated/en/322411468010216105/text/913510PAD0P132010Box385444B00UO090.txt>

In termini di infrastrutture stradali, negli ultimi 10 anni, l'Albania ha compiuto investimenti molto significativi per costruire i principali segmenti della rete stradale nazionale. Il Piano Nazionale del Trasporto prevede il completamento della costruzione della rete stradale nazionale, compresa l'arteria strategica nord-sud.

Rete stradale TEN-T (Parte riguardante l'Albania)

Corridoio/ Route	Parte riguardante l'Albania	Lunghezza del corridoio/strada in Albania
Corridoio VIII Tirana/Durazzo/Valona (Albania) – Skopje (Macedonia) – Deve Bair (Confine Bulgaro)	Autostrada che collega il Mare Adriatico in direzione est verso il Mar Nero	236 Km
Route 7 Lezha (Albania) – Pristina (Kosovo) – Doljevac (Serbia)	Tratto stradale Durazzo-Morina, che collega il corridoi esistente X con la costa Adriatica	129,4 Km
Route 1 / Route 2b / Corridoio VIII / Route 2 / Route 2c Autostrada Adriatico-Ionica, che passa attraverso Croazia, Montenegro, Albania e Grecia	Corridoio strada nazionale Nord-Sud	376,5 Km

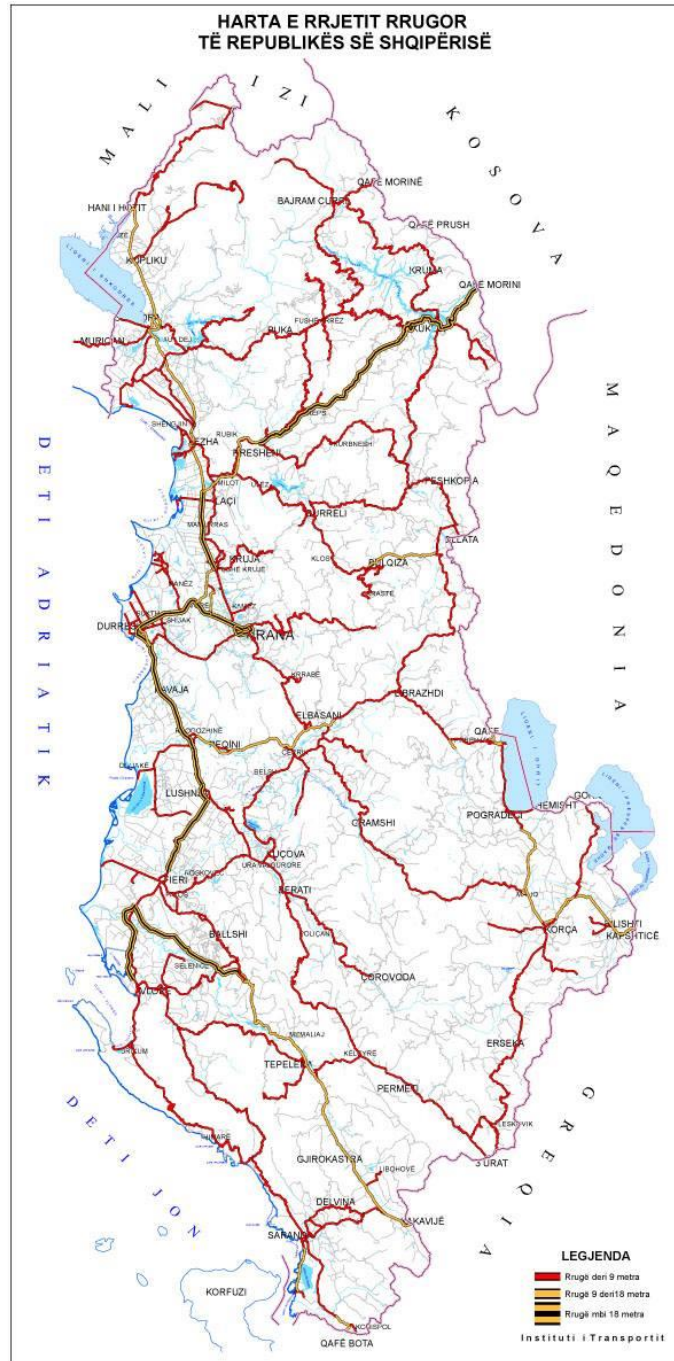
Fonte: SEETO

Estensione indicativa della Rete Ten-T nei Balcani occidentali



Fonte: SEETO

Mappa della rete stradale albanese



Fonte: Istituto albanese dei trasporti

c) Progetti in corso

L'Albania ha registrato negli ultimi anni un incremento massiccio del numero di veicoli privati, da un livello praticamente nullo nel 1990. Nel periodo 2000-2008, le auto di proprietà privata sono aumentate del 152% rimanendo comunque al di sotto della media europea e quindi con prospettiva di ulteriore incremento. Il fenomeno ha avuto un comprensibile impatto sull'infrastruttura stradale carente ed è attualmente causa di congestioni nella capitale Tirana, con conseguenti disagi e costi economici e ambientali. Di qui l'emergenza del bypass di 20 km, Kashar-Mullet, attraverso Vaqarr. Il WBIF ha stanziato una sovvenzione UE di € 1.000.000 nel giugno del 2012 per la preparazione dello studio di fattibilità completato nel 2014, per un investimento del valore totale di 134.410.276,00 euro.⁵

Un altro progetto strategico per i Balcani e l'intera Europa sud-orientale e l'Autostrada Adriatico-Ionica, per collegare l'Europa centrale e l'Italia settentrionale con i Balcani occidentali attraversando Slovenia, Croazia, Bosnia ed Erzegovina, Montenegro e Albania fino alla Grecia (da Trieste in Italia a Kalamata in Grecia) per una lunghezza stimata di circa 1.550 km. Il tracciato è incluso nell'estensione indicativa della rete principale TEN-T (dichiarazione congiunta dei PM al WB6, Bruxelles, aprile 2015) basata sulla rete globale SEETO che comprende il confine croato-Bar-frontiera albanese attraverso il territorio del Montenegro (Route 1) e il Corridoio della strada albanese Nord-Sud che collega il confine Montenegrino con il confine Greco, attraverso il territorio albanese (Route 2). Le strade esistenti sulla costa sono state progettate e costruite negli anni '60. Negli ultimi cinquant'anni il volume del traffico è aumentato in modo significativo. Di conseguenza, il percorso soffre di forti congestioni.

Il WBIF ha assegnato una sovvenzione UE di € 3.500.000 per la preparazione dello studio di fattibilità e dei progetti associati per entrambe le rotte nel dicembre 2015. Lo studio è in corso.⁶

d) Enti preposti alle dipendenze del ministero dei Trasporti e dell'Infrastruttura

Autorità Stradale Albanese

L'Autorità Stradale Albanese (www.arrsh.gov.al), - creata nel 2009 – ha la responsabilità principale della rete stradale nazionale, inclusa costruzione, adeguamento, riabilitazione e manutenzione della rete stradale nazionale, pianificazione, budgeting e programmazione.

⁵ Corridoio Mediterraneo (Route CVIII): Costruzione del Bypass di Tirana (Kashar - Vaqarr - Mullet)

[https://wbif.eu/wbif-projects/details?code=PRJ-ALB-TRA-005&ogtitle=Mediterranean%20Corridor%20\(Road%20CVIII\):%20Construction%20of%20Tirana%20Bypass%20\(Kashar%20-%20Vaqarr%20-%20Mullet\)&ogdescription=PRJ-ALB-TRA-005&ogimage=workspace://SpacesStore/5637c14c-fc59-487c-abde-eca677c025bb](https://wbif.eu/wbif-projects/details?code=PRJ-ALB-TRA-005&ogtitle=Mediterranean%20Corridor%20(Road%20CVIII):%20Construction%20of%20Tirana%20Bypass%20(Kashar%20-%20Vaqarr%20-%20Mullet)&ogdescription=PRJ-ALB-TRA-005&ogimage=workspace://SpacesStore/5637c14c-fc59-487c-abde-eca677c025bb)

⁶ Corridoio Mediterraneo (Route R1, R2): Costruzione dell'Autostrada Adriatico-Ionica in Albania e Montenegro

[https://wbif.eu/wbif-projects/details?code=PRJ-MULTI-TRA-002&ogtitle=Mediterranean%20Corridor%20\(Road%20R1,%20R2\):%20Construction%20of%20Adriatic-Ionian%20Highway%20in%20Albania%20and%20Montenegro&ogdescription=PRJ-MULTI-TRA-002&ogimage=workspace://SpacesStore/ee8b7559-015e-42ee-8dfe-c3ca4ce1bc81](https://wbif.eu/wbif-projects/details?code=PRJ-MULTI-TRA-002&ogtitle=Mediterranean%20Corridor%20(Road%20R1,%20R2):%20Construction%20of%20Adriatic-Ionian%20Highway%20in%20Albania%20and%20Montenegro&ogdescription=PRJ-MULTI-TRA-002&ogimage=workspace://SpacesStore/ee8b7559-015e-42ee-8dfe-c3ca4ce1bc81)

Direzione Generale dei servizi per il Trasporto Stradale⁷

La Direzione Generale dei Servizi di trasporto stradale ha come obiettivo il servizio per istituzioni pubbliche e private, dell'attività di trasporto su strada:

- Immatricolazione dei veicoli
- Monitoraggio della qualificazione degli operatori di veicoli stradali
- Controllo tecnico obbligatorio dei veicoli stradali
- Creazione di un registro nazionale dei mezzi e dei loro gestori
- Formazione specializzata nel trasporto su strada
- Controllo dei trasportatori su strada

Istituto dei Trasporti⁸

L'Istituto dei Trasporti è stato creato nel 1985 sotto le dipendenze del Ministero dei Trasporti e dell'Infrastruttura. La *mission* è la creazione e la manutenzione del database per il settore dei trasporti, manutenzione e aggiornamento del Piano Nazionale dei Trasporti e programmi di investimento, raccomanda e assiste il Ministero per la revisione e l'aggiornamento delle politiche nel settore dei trasporti e di altri servizi di ricerca e formazione nel settore dei trasporti.

2. Infrastrutture ferroviarie

a) *Panoramica generale*

La rete ferroviaria albanese, interamente da ristrutturare, è una componente del Corridoio 2 della rete dei Balcani che connette le città di Podgorica in Montenegro e Valona in Albania ed è stata considerata come una indicativa estensione della Trans-European Transport Networks (TEN-T) verso i Balcani.

L'intera rete è lunga circa 447 km a binario unico e collega Tirana, Durazzo ed altre città albanesi. Le stazioni ferroviarie sono 45 in totale. Le condizioni dei binari sono precarie: si tratta tra l'altro di linee ferroviarie non elettrificate, spesso obsolete che necessitano di immediati interventi di riqualificazione.

Nel 1995 la società statale Ferrovie Albanesi (Hekurudha Shqiptare) gestiva 61 locomotive diesel T669, di produzione ceca da 1.350 cavalli, più altre 10 locomotive di manovra di cui sola una funzionante. A queste si aggiungevano 117 carrozze, delle quali 63 acquisite dalle Ferrovie dello Stato italiane di tipo UIC-X, più 2100 carri per la maggior parte inutilizzabili. Tutti i veicoli sono di seconda mano, ottenuti dalle Deutsche Bahn e dalle Ferrovie dello Stato Italiane. Recenti studi di settore hanno evidenziato anche la necessità di un rinnovo del parco vetture, attualmente tutte le vetture sono usate, di diverse provenienze e in parte sono in condizioni di abbandono totale, con carri senza manutenzione, vetri rotti, parti mancanti ecc.

⁷ www.dpshttr.gov.al

⁸ www.ital.gov.al

b) Progetti in corso

Le ferrovie albanesi intendono utilizzare un prestito dalla Banca Europea per la Ricostruzione e lo Sviluppo (BERS) e grants dell'Unione Europea attraverso il WBIF per la riabilitazione della linea esistente Tirana-Durazzo, lunga 34,17 Km e la costruzione di una nuova linea ferroviaria di circa 5 Km che colleghi Tirana con L'Aeroporto Madre Teresa. Il progetto ha un costo totale di 90,3 milioni di euro.⁹

Una altro progetto importante riguarda la riabilitazione del tratto ferroviario Durazzo – Progradec – Lin, lungo 136 Km e la costruzione di una nuova linea di 2,8 Km per il collegamento con il confine macedone. L'investimento incrementerebbe le connessioni multimodali con l'Italia attraverso il Porto di Durazzo, con la Macedonia e con la Bulgaria. Il progetto è attualmente in fase di studio di fattibilità. Lo studio sarà preparato con una sovvenzione UE di 720 mila euro assegnata dalla WBIF, nel giugno 2015. Il valore dell'investimento supera i 221 milioni di euro.¹⁰

Infine il progetto per la riabilitazione della linea ferroviaria Vora - Han i Hotit (confine con il Montenegro) fa parte dell'estensione indicativa della rete centrale TEN-T nei Balcani occidentali.¹¹ Questo è il collegamento ferroviario internazionale dell'Albania, che collega il paese con il Montenegro e oltre. In quanto tale, il progetto ha un significativo impatto transfrontaliero e quindi regionale. Oltre a sostenere il principale traffico ferroviario nazionale, la linea collegherebbe la rete domestica dell'Albania alle reti ferroviarie regionali ed europee attraverso il Corridoio X. L'investimento prevede una revisione completa dell'intera linea ferroviaria (120,2 km e 13 stazioni ferroviarie) per una velocità del traffico fino a 120 km/h, compresa l'installazione di un nuovo sistema di segnalazione e miglioramenti della sicurezza. Il progetto è in una fase avanzata di preparazione. La sovvenzione approvata nel dicembre 2016 finanzia la preparazione del progetto dettagliato e dei documenti di gara per i lavori di risanamento. Il valore totale del progetto è di oltre 127 milioni di euro.¹²

c) Entri preposti

Ferrovie albanesi

La *Hekurudha Shqiptare* (www.hsh.com.al/) è l'azienda di trasporto pubblico ferroviario, interamente controllata dallo Stato. Fa parte dell'Union Internationale des Chemins de Fer, dell'International Rail Transport Committee (CIT) e del South-East Europe Railways Group (SERG).

⁹ Albanian Railways

<http://www.ebrd.com/work-with-us/procurement/p-pn-171010a.html>

¹⁰ Comprehensive Network (Rail CVIII): Rehabilitation of Durrës - Pogradec - Lin Railway Line and Construction of New Line Lin - Border with the former Yugoslav Republic of Macedonia

[https://wbif.eu/wbif-projects/details?code=PRJ-ALB-TRA-](https://wbif.eu/wbif-projects/details?code=PRJ-ALB-TRA-007&ogtitle=Comprehensive%20Network%20(Rail%20CVIII):%20Rehabilitation%20of%20Durr%C3%ABs%20-%20Pogradec%20-%20Lin%20Railway%20Line%20and%20Construction%20of%20New%20Line%20Lin%20-%20Border%20with%20the%20former%20Yugoslav%20Republic%20of%20Macedonia&ogdescription=PRJ-ALB-TRA-007&ogimage=workspace://SpacesStore/839bc7fb-e981-47d0-a9e4-501a8aec522f)

[007&ogtitle=Comprehensive%20Network%20\(Rail%20CVIII\):%20Rehabilitation%20of%20Durr%C3%ABs%20-%20Pogradec%20-%20Lin%20Railway%20Line%20and%20Construction%20of%20New%20Line%20Lin%20-%20Border%20with%20the%20former%20Yugoslav%20Republic%20of%20Macedonia&ogdescription=PRJ-ALB-TRA-007&ogimage=workspace://SpacesStore/839bc7fb-e981-47d0-a9e4-501a8aec522f](https://wbif.eu/wbif-projects/details?code=PRJ-ALB-TRA-007&ogtitle=Comprehensive%20Network%20(Rail%20CVIII):%20Rehabilitation%20of%20Durr%C3%ABs%20-%20Pogradec%20-%20Lin%20Railway%20Line%20and%20Construction%20of%20New%20Line%20Lin%20-%20Border%20with%20the%20former%20Yugoslav%20Republic%20of%20Macedonia&ogdescription=PRJ-ALB-TRA-007&ogimage=workspace://SpacesStore/839bc7fb-e981-47d0-a9e4-501a8aec522f)

¹¹ <http://www.seetoint.org/seeto-comprehensive-network/seeto-comprehensive-rail-network/routes-rail/>

¹² Mediterranean Corridor (Rail R2): Rehabilitation of Vora/Vorë - Han i Hotit Railway Line

[https://wbif.eu/wbif-projects/details?code=PRJ-ALB-TRA-](https://wbif.eu/wbif-projects/details?code=PRJ-ALB-TRA-008&ogtitle=Mediterranean%20Corridor%20(Rail%20R2):%20Rehabilitation%20of%20Vora/Vor%C3%AB%20-%20Han%20i%20Hotit%20Railway%20Line&ogdescription=PRJ-ALB-TRA-008&ogimage=workspace://SpacesStore/ce6b7292-ac90-4c61-9409-336df9a543da)

[008&ogtitle=Mediterranean%20Corridor%20\(Rail%20R2\):%20Rehabilitation%20of%20Vora/Vor%C3%AB%20-%20Han%20i%20Hotit%20Railway%20Line&ogdescription=PRJ-ALB-TRA-008&ogimage=workspace://SpacesStore/ce6b7292-ac90-4c61-9409-336df9a543da](https://wbif.eu/wbif-projects/details?code=PRJ-ALB-TRA-008&ogtitle=Mediterranean%20Corridor%20(Rail%20R2):%20Rehabilitation%20of%20Vora/Vor%C3%AB%20-%20Han%20i%20Hotit%20Railway%20Line&ogdescription=PRJ-ALB-TRA-008&ogimage=workspace://SpacesStore/ce6b7292-ac90-4c61-9409-336df9a543da)

3. Infrastrutture portuali

a) *Panoramica generale*

Con una linea costiera di 440 km il Paese dispone di 4 porti marittimi: Durazzo, Valona, Shëngjin e Saranda. Il porto di Durazzo¹³ e Valona¹⁴ sono da sempre considerati l'area di accesso, attraverso il Corridoio VIII, al resto dei Paesi Balcanici.

Il Porto di Durazzo è situato nella parte centrale dell'Albania, a nord della baia di Durazzo, lungo una costa di 1,4 km, con una superficie di 1,4 ha, è uno dei porti più antichi nell'Adriatico e ponte di collegamento tra l'occidente e l'oriente ed è il porto più grande del Paese. Ha linee di traghetti con il porto di Bari, Brindisi, Ancona e Trieste e realizza poco meno del 90% sul totale della movimentazione merci.

Il terminal dei traghetti è stato costruito con un investimento di 21,8 milioni di euro. Dal 2013 è gestito dalla società Albanian Ferry Terminal Operator.

Terminal traghetti	
Superficie del terminal	86.430 m ²
Superficie dell'edificio del terminal	5.482 m ²
Lunghezza banchine	580 ml
Profondità vicino alle banchine	8 m – 10 m
Sporteli di controllo di confine	46 (10 viaggiatori, 24 autovettura, 12 per camion e autobus)
Posti di ormeggio	5

Fonte: Autorità Portuale di Durazzo

Il terminal dei container è gestito dal 2013 dalla società DCT Durrës Container Terminal.

Terminal dei container	
Superficie del terminal	60.062 m ²
Lunghezza banchine	265 ml
Profondità vicino alle banchine	8,6 m – 10 m

Fonte: Autorità Portuale di Durazzo

Linee operanti
ZIM – Haifa (Israele)
MSC – Gioia Tauro (Italia)
CMA CGM - Malta
MEDAZOV – Castellón (Spagna)

Fonte: Autorità Portuale di Durazzo

Il terminale est si occupa della gestione e deposito delle merci sfuse, quali minerali, concentrati di minerali, carbone, clinker, rottame, cemento, olio commestibile, ecc.

Terminale est	
Superficie del terminal	75.000 m ²
Lunghezza banchine	643 ml
Profondità vicino alle banchine	8 m – 11 m

Fonte: Autorità Portuale di Durazzo

¹³ <http://www.apdurrës.com.al/>

¹⁴ <http://www.portivlore.com/>

Nel terminal ovest vengono gestite le merci generali, quali pallettizzati, semi-pallettizzati, sacchi, fertilizzanti, cereali, ecc.

Terminal ovest	
Superficie del terminal	92.680 m ²
Magazzino coperto	5.152 m ²
Lunghezza banchine	735 ml
Profondità vicino alle banchine	7 m – 8,2 m

Fonte: Autorità Portuale di Durazzo

Il Porto di Valona è il secondo porto più grande situato a sud del Paese. Ha una linea di traghetti con il porto di Brindisi. E' un porto naturale profondo situato nella baia di Vlora con ampie potenzialità di sviluppo.

Porto di Valona	
Superficie totale del Porto:	5,3 ha
Superficie dell'acquario:	5 ha
Profondità minima:	4,6 m
Profondità massima:	11 m
Lunghezza banchine est (cargo):	339 m
Lunghezza banchine ovest (traghetti):	322 m
Capacità massima di gestione merci:	5400 ton / 24 ore

Fonte: Autorità Portuale di Valona

Il Porto di Shëngjin¹⁵ si trova a nord-ovest dell'Albania, a circa 8 km dalla città di Lezha e il Porto di Saranda è situato a sud dell'Albania. Ha una linea di traghetti con l'isola di Corfù (Grecia) ed una linea con il Porto di Brindisi, funzionante solamente durante l'estate.

Flusso di passeggeri nei porti					
Porti	2012	2013	2014	2015	2016
Autorità Portuale di Durazzo	798,524	717,399	774,702	774,411	839,598
Porto di Valona	190,015	159,623	156,422	219,516	198,079
Porto di Shëngjin	Solo merci	Solo merci	Solo merci	Solo merci	Solo merci
Porto di Saranda	111,681	132,152	163,662	192,114	248,814

Fonte: Istituto dei Trasporti

Flusso di merce nei Porti (in tonnellate)					
Porti	2012	2013	2014	2015	2016
Autorità Portuale di Durazzo	3,516,446	3,566,942	3,702,366	3,495,360	3,462,473
Porto di Valona	164,620	139,369	191,691	195,745	158,689
Porto di Shëngjin	341,904	273,172	230,438	249,146	253,134
Porto di Saranda	13,307	15,738	16,584	6,105	8,387

Fonte: Istituto dei Trasporti

¹⁵ www.portishengjin.al

b) Documenti strategici

L'Albania ha la necessità di migliorare il trasporto marittimo, per il raggiungimento degli obiettivi espressi nella strategia UE per la Macro regione Adriatico-Ionica (EUSAIR)¹⁶ che mira al raddoppio entro l'anno 2020 del traffico containers senza incidere sull'ambiente e riducendo della metà i tempi di attesa alle frontiere regionali.

c) Progetti in corso

L'Autorità Portuale di Durazzo ha intenzione di usare un prestito della BERS e del Bilancio albanese per la ricostruzione delle banchine 1 e 2 del Porto di Durazzo. Il progetto è ancora in fase di preparazione e ha un valore di oltre 59 milioni di euro.¹⁷

d) Enti preposti

Direzione Generale Marittima¹⁸, attua la politica del Ministero dei Trasporto e delle Infrastrutture, per organizzare e monitorare le attività marittime in conformità con la legislazione nazionale e le convenzioni internazionali ratificate.

Autorità portuale di Durazzo, costruisce, gestisce e mantiene l'infrastruttura portuale, e garantisce il servizio (tempi e sicurezza). L'Autorità Portuale di Durazzo è responsabile per la pianificazione e la progettazione di vari piani di sviluppo del porto di Durazzo, tenendo conto degli interessi del settore portuale.

Autorità portuale di Valona, gestisce il porto di Valona e di Himara.

Autorità portuale di Shëngjin, gestisce il porto Marittimo di Shëngjin, che si trova nella parte settentrionale del Paese. L'area terminale dei mezzi di trasporto è di 2.440 m2, mentre il terminal dei passeggeri è di 250 m2.

¹⁶ <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/TXT/PDF/?uri=CELEX:52014DC0357&from=IT>

¹⁷ <https://wbif.eu/wbif-projects/details?code=PRJ-ALB-TRA-013&ogtitle=Core%20Network,%20Durr%C3%ABs%20Port:%20Reconstruction%20of%20Quays%201%20&ogdescription=PRJ-ALB-TRA-013&ogimage=workspace://SpacesStore/c515a00b-0c00-4df8-a938-21eb9a1e5d14>

¹⁸ www.dpdetare.gov.al

4. Infrastrutture aeroportuali

a) *Panoramica generale*

L'Albania ha un aeroporto civile internazionale, l'aeroporto "Madre Teresa", che ha registrato nel 2016 un incremento del numero dei passeggeri (2.2 milioni) e merci. L'altro aeroporto disponibile è quello nazionale di Kukës, nel nord-est del Paese, che per entrare in funzione richiederebbe un intervento infrastrutturale del valore di 2,5 milioni di euro.

L'aeroporto di Kukës è stato progettato durante la crisi del Kosovo nel 1999, ufficialmente come riconoscimento per quello che la città ha fatto in aiuto dei profughi di guerra e i lavori per la sua costruzione sono iniziati nel 2003.

Il governo albanese e l'Aeroporto internazionale di Tirana (TIA) che gestisce lo scalo Madre Teresa della capitale, hanno raggiunto un accordo in base al quale TIA rinuncia alla sua esclusività sui voli internazionali sul territorio albanese; sulla base di questo le autorità albanesi si sono attivate immediatamente per il piccolo aeroporto a Kukës: in cambio alla TIA viene prolungato di due anni il periodo del diritto di gestione dello scalo, che quindi scadrà nel 2027.

b) *Progetti in corso con finanziamenti locali ed internazionali*

Ci sono una ventina di aeroporti civili non asfaltati in tutto il Paese - soprattutto pista in erba - ma non utilizzati per voli dell'aviazione civile.

Recentemente, il governo albanese ha lanciato due nuovi bandi di gara, pubblicati presso l'Agenzia Nazionale degli Appalti Pubblici (www.app.gov.al) per studi di fattibilità per la costruzione di un aeroporto nel Sud del Paese.

Il 24 gennaio è stato approvato un apposito disegno di legge per autorizzare l'avvio dei negoziati con il consorzio turco, che si è offerto di costruire il secondo scalo aereo internazionale nel paese a Valona. Il consorzio turco che realizzerebbe l'opera è composto dalle società Cengiz Construction, Kalyon Construction e Kolin Construction, le stesse che hanno costruito il terzo aeroporto di Istanbul, il più grande dell'area euroasiatica. Secondo il ministro Gjinknuri, l'investimento dovrebbe toccare i 100 milioni di euro, e l'intero finanziamento dovrebbe essere garantito dallo stesso gruppo turco. Lo studio di fattibilità è stato realizzato da una nota società statunitense, i negoziati con il gruppo turco dovrebbero essere conclusi entro 90 giorni, dall'approvazione del disegno legge da parte del parlamento per discutere i dettagli della proposta e poi procedere con la sigla del contratto e l'avvio dei lavori entro giugno 2018.

c) *Entri preposti*

Autorità dell'Aviazione Civile

L'Autorità dell'Aviazione Civile albanese (www.aac.gov.al) è responsabile per l'attuazione del codice aeroportuale.

Albcontrol

Albcontrol è il nuovo nome dell'Agenzia Albanese del Traffico Aereo (www.albcontrol.al), che gestisce e controlla lo spazio aereo dell'Albania in conformità agli standard nazionali e internazionali di sicurezza e qualità della navigazione aerea.

5. Infrastrutture turistiche

a) *Panoramica generale*

Tra i settori prioritari per lo sviluppo, le politiche governative sono sempre più decisamente orientate alla valorizzazione del turismo. Nel 2017 il turismo in Albania ha proseguito il trend positivo degli ultimi anni, con un aumento del 21,5% del numero dei turisti rispetto all'anno precedente.

Arrivi di cittadini stranieri in Albania secondo lo scopo di viaggio

	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Vacanza	1,492,898	484,018	1,315,409	1,579,252	1,919,160	2,371,503
Visita ad amici o famigliari	89,999	33,904	37,345	32,537	18,299	18,766
Trattamento medico	1,188	1,083	1,503	1,554	663	634
Religione	1,501	1,108	2,543	1,600	1,034	601
Transito	287,206	178,297	204,826	185,305	158,573	182,097
Visite giornaliere	71,292	220,265	126,691	161,580	507,078	292,978
Business	41,967	49,863	48,169	42,137	58,749	68,527
Altri	1,527,615	2,287,450	1,936,105	2,127,277	2,071,955	2,182,594
Totale	3,513,666	3,255,988	3,672,591	4,131,242	4,735,511	5,117,700

Fonte: Istituto albanese delle statistiche

Con i suoi 450 km di costa adriatica, l'Albania presenta un buon potenziale per lo sviluppo della nautica e del turismo nautico sebbene attualmente l'infrastruttura sia poco sviluppata e a tutt'oggi influisca sul settore la moratoria sulle imbarcazioni a motore. L'unico porto per yacht sulla costa albanese è la marina di Orikum, gestita da un'azienda italiana. Anche la cantieristica è poco sviluppata ma prospettive interessanti caratterizzano le città portuali di Durazzo, Vlora, Saranda e Shengjin.

L'aumento della qualità dei servizi nel settore del turismo è al centro dell'attenzione del Governo e per incentivare il turismo d'élite il Governo intende esentare le nuove strutture ricettive a 5 stelle dalle tasse per un periodo di 10 anni. Un ulteriore impulso allo sviluppo del settore daranno anche gli investimenti previsti per la realizzazione di tre nuove strade nelle zone di Thethi, Llogara-Himara e Shengjin-Velipoje.

Le principali destinazioni turistiche in Albania sono:

Butrint – Il sito archeologico più importante in Albania e protetto dell'UNESCO. Situato a sud del Paese, a 18 km dalla città di Saranda.

Il Canyon di Osum - Il canyon più grande del Paese, situato in vicinanza delle città di Çorovoda (sud), con una lunghezza di 14 km, larghezza dai 4 ai 35 m e profondità da 70 a 80 m.

Riviera albanese - Una delle destinazioni turistiche più importanti e anche la riviera marittima della regione di Valona nel Mar Ionio. Inizia dal Parco Nazionale di Llogara (40 km a sud-est di Valona) e continua per i villaggi di Borsh, Himara, Qeparo, Piqeras e Lukova.

Lura - Parco nazionale situato nella regione di Dibra (nord-est), a 55 km dalla città di Peshkopia. Il parco ha una superficie di 1.280 ha e si trova ad un'altezza dai 1.350 ai 1.720 m sopra il livello del mare.

Le Alpi albanesi - Situate a nord del fiume Drin e a ovest del fiume Valbona, nel nord del Paese dove coprono l'8% dell'area. Soffrono di una posizione geografica isolata a causa della carenza di infrastrutture stradali. Hanno un'altezza media di 1.500 m.

Apollonia - Sito archeologico situato a 12 km dalla città di Fier. Apollonia è stata fondata nel VII secolo a.c. da colonizzatori greci provenienti da Corinto.

b) Progetti in corso

Tra i progetti interessanti presi in considerazione dall'amministrazione albanese, si segnala la programmazione di circa 200 progetti di infrastrutture e servizi in "100 villaggi" in tutto il paese, nel prossimo triennio (20 nel 2018, 70 nel 2019 e oltre 100 progetti nel 2020). In media ogni villaggio beneficerebbe di due interventi, a seconda delle necessità specifiche, gestiti principalmente dai comuni o da altre agenzie pubbliche. Il miglioramento dell'infrastruttura comprende strade, rifacimento dei centri pubblici/urbani, infrastrutture a servizio della comunità, servizi pubblici, infrastruttura sanitaria, turistica, restauro di monumenti culturali, centri multifunzionali, ecc.¹⁹

c) Enti preposti

Agenzia Nazionale del Turismo (wp.akt.gov.al) svolge attività di marketing del turismo albanese, offre informazione per i visitatori sui prodotti e le destinazioni turistiche e promuove gli investimenti nel settore.

¹⁹ <https://www.scan-tv.com/infrastruktura-ne-100-fshatrat-gati-200-projekte-transformuese-nxitje-turizmit/>

6. Progetti del municipio di Tirana²⁰

Nel mese di gennaio del 2017, il consorzio costituito da UNLAB (Laboratorio internazionale di ricerca e sviluppo nei campi dell'architettura, urban design e paesaggio) e dallo studio di architettura milanese diretto dall'architetto italiano Stefano Boeri, in collaborazione con la società olandese Inter.National.Design, ha presentato il nuovo piano urbanistico generale di Tirana.

Il nuovo Piano Regolatore comprende l'intera area metropolitana di Tirana e prende in esame anche le infrastrutture ed i servizi pubblici (20 nuove scuole pubbliche ed una rete di nuove piazze urbane), le aree verdi e la valorizzazione del patrimonio della città.

Il Piano Regolatore di Tirana, TR030, sviluppato dall'architetto italiano Stefano Boeri identifica alcuni obiettivi strategici per indirizzare lo sviluppo urbano, economico e sociale della capitale per i prossimi 15 anni attraverso la realizzazione di 13 progetti strategici nel breve, medio e lungo periodo basati su 5 sistemi metabolici (ambientale, infrastruttura, spazi verdi, agricoltura ed acqua).

Piano strategico 01: Metrobosco

La creazione del Metrobosco è concepito come confine naturale alla crescita urbana. Si tratta di un bosco orbitale che collega i parchi già esistenti, le zone agricole, le zone forestali e le zone nelle vicinanze dei laghi.

Piano strategico 02: Oasi Naturale

La proposta è quella di realizzare una zona attorno al lago di Farka, un'oasi naturale dove gli animali selvatici si possono riappropriare di spazi di convivenza con gli esseri umani.

Piano strategico 03: II e IV raccordo verde

La realizzazione di un nuovo raccordo verde e sostenibile, dedicato ai pedoni, ciclisti e alla mobilità binaria che circonda la zona interna della metropoli. Un corridoio di circa 12 km.

Piano strategico 04: Il nuovo parco mondiale

Il nuovo parco mondiale sarà uno spazio per eventi ed attività culturali.

Piano strategico 05: Tre raccordi verdi e blu

La trasformazione del flusso, che scorre nella parte interna della città, in corridoi ecologici della rigenerazione e della biodiversità. Nel territorio del comune di Tirana ci sono 3 fiumi (Erzen, Lana e Tirana). E' stata proposta la costruzione di un parco fluviale urbano che verrà collegato alla città dai corridoi verdi. Verranno impiantate delle macchine, sotto forma di installazioni, per ripulire le acque inquinate del Fiume Lana.

²⁰ www.tirana.gov.al

Piano strategico 06: I nuovi epicentri dinamici

La progettazione delle zone esterne della città in 5 nuovi centri produttivi destinati allo sviluppo per le Start-up, servizi per i cittadini, centri per la cultura e il tempo libero.

T1- Zona di Kombinat - zona Misto Mame - zona Qytet Nxenesi

T2- Zona di ex Kombinat - Lago di Farka - Oasi naturale

T3- Boulevard del nord - Centro amministrativo - Parco delle Ambasciate

T4- Kinostudio - Ospedale Madre Teresa - Università

T5- Università Agricola di Tirana – Lapraka

Piano strategico 07: La nuova rete delle scuole aperte

La realizzazione di un'ampia rete di nuove scuole, che rimarrà aperta 24 ore su 24 e servirà come spazio per i centri cittadini e centri per i quartieri.

Piano strategico 08: Protezione della ricchezza Architettonica del XX secolo

Il Piano Strategico TR030 propone la redazione di una mappa unica con l'indicazione dei caratteri storici, culturali e religiosi o simbolici dei luoghi oltre che la posizione.

Piano strategico 09: Una nuova rete di mercati per gli agricoltori

Si tratta di un modo innovativo per finanziare lo sviluppo regionale. Questi spazi dovranno favorire la cooperazione tra governo, società private, donatori e istituzioni di sviluppo.

Piano strategico 10: Il trasposto di alta qualità

Due sono i progetti strategici nel settore del trasporto:

1. Rinnovamento del sistema ferroviario
2. Sviluppo di un nuovo sistema di transito veloce come Blus Rapid Transit o Light Rail

Piano strategico 11: La rete delle corsie e la mobilità

Prevede per la città una rete infrastrutturale funzionale per la mobilità urbana e regionale, attraverso:

- Zone pedonali e piste ciclabili
- Infrastruttura e rete per i ciclisti
- Miglioramento della rete di mobilità condivisa (Ecovolis)
- Conclusione del quinto raccordo
- Ottimizzazione del terzo raccordo
- Miglioramento del flusso del traffico
- Protezione del quarto raccordo
- Parcheggio

Piano strategico 12: Tirana per tutti: Città accessibile

Il principio dell'accessibilità universale (eliminazione di ogni barriera) sarà attuata in tutte le fasi progettuali virtuali e fisiche, tutto in base ai principi:

- Autonomia
- Vicinanza
- Facilità e sicurezza
- Benessere collettivo
- Coinvolgimento

Piano strategico 13: Nuovo corridoio energetico

Prende in considerazione la diversificazione delle fonti energetiche come opzione più sostenibile: innalzamento delle quote delle fonti rinnovabili (solare, eolica, biomassa, gas naturali). Il corridoio energetico che va da Elbasan fino a Berzhitë avrà un ruolo fondamentale come fonte dell'energia rinnovabile.

Un altro progetto che costituirà un asse importante di collegamento è quello presentato dal Municipio di Tirana relativo al terminal multimodale dei passeggeri, che prevede la fornitura di un servizio di trasporti di qualità. Il terminal verrebbe realizzato all'entrata della città e prevede la costruzione di 340 parcheggi, 5 piattaforme ferroviarie e 3 piattaforme tram. Nel primo anno di operatività il terminal sarà utilizzato da circa 60.000 passeggeri, mentre fino al 2035 da 220 mila viaggiatori. Il valore stimato del progetto, da realizzare attraverso partenariato pubblico-privato, si aggira attorno ai 15 milioni di euro. Nel 2012 Italferr, in partenariato con operatori locali, è stata incaricata dell'elaborazione dello studio di fattibilità e dei termini di riferimento per la realizzazione e concessione del terminale passeggeri nella capitale.

7. Principali siti specializzati sulle infrastrutture

<p>ACP Portale albanese delle costruzioni</p>	<p>www.acp.al</p>	<p>Informazioni sul settore delle costruzioni: progetti, permessi, licenze, legislazione, ipoteche, servizi alle imprese di costruzione: fiere, immobiliare, arredamento, innovazione.</p>
<p>WESTERN BALKANS INVESTMENT FRAMEWORK</p>	<p>www.wbif.eu</p>	<p>Il Western Balkan Investment Framework (WBIF) mira a promuovere lo sviluppo dei Balcani occidentali nel settore delle infrastrutture con focus trasporti, energia, ambiente e sviluppo sociale. Lo sviluppo del settore privato e l'efficienza energetica sono stati recentemente aggiunti come aree di interesse.</p>
<p>COMMISSIONE EUROPEA - ALBANIA - FINANCIAL ASSISTANCE UNDER IPA II</p>	<p>www.ec.europa.eu/neighbourhood-enlargement/instruments/funding-by-country/albania_en</p>	<p>Strumento di assistenza UE a sostegno delle riforme politiche, istituzionali, giuridiche, amministrative, economiche, sociali ed agricole necessarie.</p>
<p>FONDO ALBANESE PER LO SVILUPPO</p>	<p>www.albaniandf.org</p>	<p>Agenzia pubblica la cui missione è quella di incentivare uno sviluppo socioeconomico sostenibile, equilibrato e coeso a livello locale e regionale.</p>
<p>MONITOR</p>	<p>www.monitor.al</p>	<p>Rivista economica, con focus sui progetti locali e le strategie nazionali e internazionali di sviluppo.</p>
<p>SCAN TV</p>	<p>www.scan-tv.com</p>	<p>Notizie di finanza e economia in tempo reale.</p>