

Macedonia

TRASPORTI E INFRASTRUTTURE

Febbraio 2018



ITALIAN TRADE AGENCY

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

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	
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
PROGETTI IN CORSO E IN PROGRAMMAZIONE	10
Rete stradale: autostrade e superstrade	10
Rete ferroviaria	15
Trasporti aerei	18

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 è attualmente in fase di elaborazione la strategia nazionale per i trasporti per il periodo 2017-2030, in collaborazione con la società di consulenza internazionale Creodev. In base alla Strategia nazionale viene predisposto un Programma operativo settoriale, l'ultimo risale al 2014 e si riferisce 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. 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 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.

Il budget a disposizione di questi organi negli ultimi anni ha registrato un notevole incremento, in gran parte dovuto ai programmi internazionali di finanziamento dei progetti infrastrutturali. La Finanziaria 2017 prevede investimenti nella rete stradale e ferroviaria per un valore totale di 340 milioni di Euro, di cui 270 milioni attraverso l'Ente Pubblico per le Strade Statali e 13 milioni tramite Ferrovie Macedoni – Infrastrutture, oltre ai 50 milioni di Euro previsti per il prosieguo del rinnovo del parco treni.

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

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.

Struttura della rete stradale

La lunghezza complessiva della rete stradale in Macedonia è di 14.182 km, di cui 242 km di autostrade, 911 km di strade statali, 3.771 km di strade regionali e 9.258 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 (saranno completamente conclusi entro il 2018) 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 la direzione Est rimane al momento senza un collegamento autostradale: In alternativa la strada statale esistente sarà ampliata a livello di superstrada a 4 corsie

Struttura della rete ferroviaria

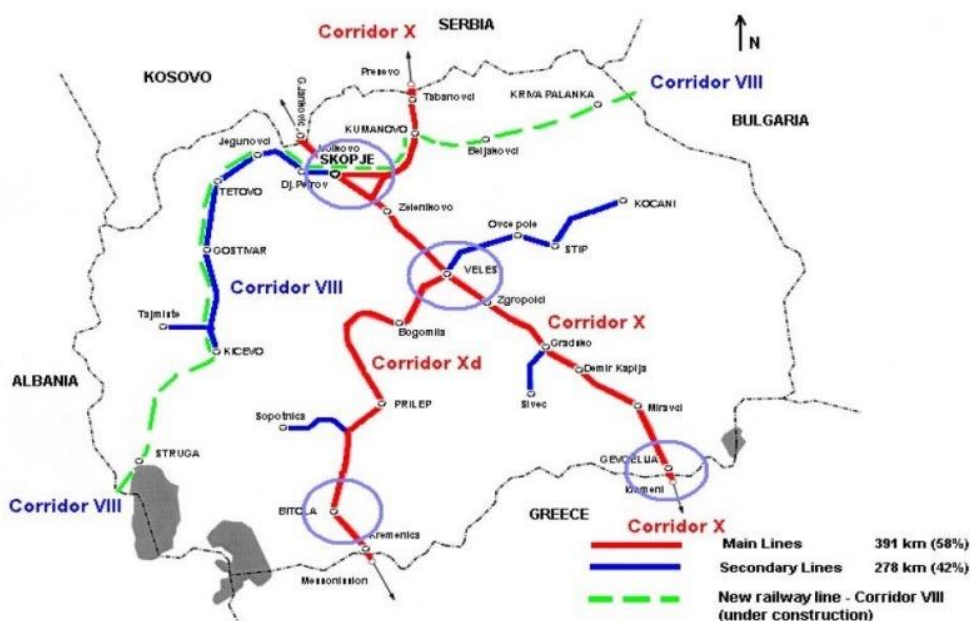
La lunghezza complessiva della rete ferroviaria macedone è di 925km e consta di due linee principali entrambe lungo i Corridoi VIII e X².

La ferrovia legata al Corridoio X (Tabanovce-Skopje-Veles-Gevgelija) è lunga 215,7km ed è costituita da una linea a binario unico di dimensioni standard, completamente elettrificata con tutta la segnaletica, sistemi di sicurezza e di comunicazione moderni. 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.

¹ Fonte: Sector Operational Programme for Transport 2014-2020

² Fonte: Sector Operational Programme for Transport 2014-2020

La rete ferroviaria lungo il Corridoio VIII è di 309 km, collega la Macedonia con l'Albania e con la Bulgaria. Attualmente 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 marzo 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 a Ohrid.

La modernizzazione degli aeroporti macedoni ha determinato una costante crescita del numero dei passeggeri e dei voli verso nuove destinazioni. Secondo gli ultimi dati, nell'anno 2017 sono stati registrati 2.027.344 passeggeri, con un incremento del 13% rispetto all'anno precedente e più di tre volte superiore rispetto al numero di passeggeri registrato nel 2005. Questi risultati sono dovuti a nuove destinazioni e alle politiche del governo volte a dare supporto alle compagnie "low cost".

³ Fonte: www.aci.aero

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 2007 – 2017)
- Programma di investimenti pubblici (Public Investment Programme 2011-2013)
- Programma quinquennale dell'Ente pubblico per le strade statali Five year programme of the Public Enterprise for State Roads 2013-2017
- 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 2016-2018)

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.

Anche 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. La terza componente del Programma IPA denominata Regional Development, 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 la costruzione della ferrovia fino al confine con l'Albania, 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.

Mentre gli ultimi progetti co-finanziati con i fondi IPA 2007-2013 sono in fase finale, 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). E' già in corso la realizzazione del primo progetto finanziato con fondi IPA II, la costruzione della tratta autostradale Gradsko – Derenovo, per un valore totale di 44 mln di Euro.

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 del Corridoio X per un totale di 100km,

Nel settore ferrovie 71,5 milioni di euro per la costruzione della terza 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.

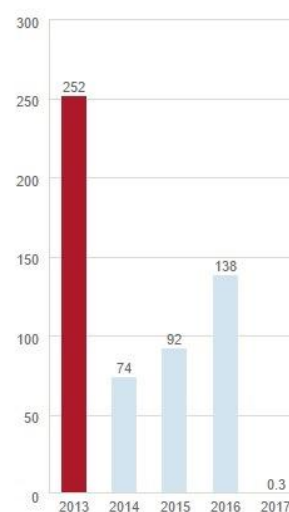
WBIF

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 109 progetti per un importo totale di 1,641 milioni di Euro. Il settore delle infrastrutture è quello maggiormente interessato dai finanziamenti della BERS con una partecipazione del 78% nel totale dell'importo sborsato, per la precisione 545 mln€ (dati 31.12.2017).⁵

Programmi di finanziamento del settore trasporti attualmente in corso:

- Programma per le Strade Nazionali (National Roads programme) Costo del progetto 209,5 milioni di Euro, finanziamento approvato 160 milioni di Euro
- Seconda fase della tratta ferroviaria del Corridoio VIII: Costo del progetto 151,2 milioni di Euro, finanziamento approvato 145 milioni di Euro
- Programma per il rinnovo del parco treni - Costo del progetto 59 milioni di Euro, finanziamento approvato 50 milioni di Euro
- Prima fase della tratta ferroviaria del Corridoio VIII - Costo del progetto 60,7 milioni di Euro, finanziamento approvato 48,2 milioni di Euro

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

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

Macedonia: Trasporti e Infrastrutture

- Corridoio X (Smokvica Demir Kapija, insieme a IPA e BEI), Costo del progetto 316,9 milioni, finanziamento approvato da BERS 107 mln €
- Ricostruzione tratte ferroviarie Corridoio X - Costo del progetto 19,7 mln €, finanziamento approvato 17,6 mln €
- Ammodernamento della M-NAV 11,15 mln € (costo totale progetto 16,75 mln€)
- Costruzione e ricostruzione delle tratte stradali Stip-Radovis Costo del progetto 78,4 milioni di Euro, finanziamento approvato 64 milioni di Euro
- Programma per le Strade regionali e locali – 50 mln € (costo totale progetto 130 mln€)

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

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

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, Finanziamento: 374 mln€ Banca Cinese Exim

Costruttore: Sinohydro, Cina

Inizio lavori: febbraio 2014

Fine lavori in ritardo, previsione 2020.

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 (presumibilmente a giugno 2018) 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: Il contributo WBIF di 2 mln€ per il progetto esecutivo è stato approvato.

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)

Aggiornamento novembre 2017: Procedura sospesa per esito non favorevole dello Studio di impatto ambientale. I fondi saranno riallocati in altri progetti. *

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

1. Tratta Kumanovo – Rankovci

Lunghezza 22 km, Costo stimato: 66 mln €

Finanziamento programmato: Programma operativo IPA II

Documentazione tecnica in corso di preparazione da parte della società tedesca DIWI

2. 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

Secondo lotto – offerte in fase di valutazione (dato gennaio 2018).

3. tratta Kriva Palanka – Deve Bair

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

Finanziamento concordato BERS di 12 mln €

Avvio procedure di gara, previa approvazione della documentazione da parte di BERS

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

Completamento previsto per il 2018 (stato avanzamento lavori a giugno 2017: 90%)

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 €

Inizio lavori: Ottobre 2015, stato avanzamento lavori a giugno 2017: 85%

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

Lunghezza 8 km

Costo progetto: 5 mln €

Inizio lavori Novembre 2016, previsione completamento metà 2018.

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

Lunghezza 23 km

Costo progetto: 16 mln € fondi IPA

I lavori sono divisi in due parti:

1. corsia destra: costruttore Strabag, supervisore IRD (It): previsione fine lavori – fine 2017
2. corsia sinistra: costruttore Strabag, supervisore IRD: Inizio lavori aprile 2017, durata 22 mesi

Altre autostrade e superstrade della rete principale

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

Lunghezza 25 km. La documentazione tecnica in fase di ultimazione. Questo progetto rientra tra le priorità nei piani di ricostruzione e fa anche parte della rete SEETO, ma non vi è ancora una copertura finanziaria.

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

Previsione inizio procedure fine 2017 / inizio 2018

Costruzione Autostrada Miladinovci – Stip - K

Lunghezza: 47 km

Costruttore: Sinohydro, Cina

Finanziamento: 206 mln€ Banca Cinese Eksim

Inizio lavori: gennaio 2014

Previsione ultimazione dei lavori prorogato per ottobre 2018 (SAL settembre 2017 75%)

Costruzione nuova superstrada Stip – Kocani - L

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

1. tratta Stip - Krupiste

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

2. tratta Krupiste – Kocani gara di prequalifica per lavori di costruzione conclusa, valutazione in corso.

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 38 mln€, finanziamento BERS
Costruttore Strabag, inizio lavori fine 2017, durata prevista 3 anni

Costruzione Superstrada Gradsko – Prilep - 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 7,5 km:

Costo 6 mln€, possibile finanziamento con fondi riallocati BERS

Previsione avvio procedure per la selezione del costruttore nel 2018.

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.

STRADE STATALI E REGIONALI

Ricostruzione Strada statale Gostivar – Kicevo

Lunghezza 30 km, Costo 6,2 milioni di Euro (ricostruzione tratta più cinque ponti), finanziamento interno.

Inizio lavori primo trimestre 2017, costruttore Granit, tempi di realizzazione 40 mesi.

Ricostruzione Strada regionale Tetovo – Brvenica - Gostivar

Lunghezza 16 km, Costo 1,8 milioni di Euro, finanziamento interno.

Completato

Strada regionale Opae – Stancic (collegamento diretto Kumanovo – confine con il Kosovo)

Lunghezza 16 km, Costo 6,1 mln €

Inizio lavori marzo 2014, SAL giugno 2017 – 60%

Ristrutturazione strada regionale Bitola – Resen – Bukovo

Lunghezza 27 km, Costo 6 mln €, Banca Mondiale

Progetto GIM; Costruttore Granit

Inizio lavori agosto 2015, SAL giugno 2017 – 70%

Costruzione parti mancanti strada regionale Kicevo – Izvor – Debar

Lunghezza 18 km, Costo stimato 23 mln €

Finanziamento prestito Banca Mondiale (in attesa di approvazione)

Inizio lavori programmato 2017, durata prevista 24 mesi.

Costruzione strada regionale Probistip – Ponikva

Lunghezza 13 km, Costo stimato 5 mln €

Finanziamento prestito Banca Mondiale (in attesa di approvazione)

Inizio lavori programmato 2017, durata prevista 18 mesi.

Costruzione strada regionale Toranica – Sasa (Kriva Palanka – Kamenica)

Lunghezza 19 km, Costo stimato 10 mln €

Finanziamento prestito Banca Mondiale (in attesa di approvazione)

Inizio lavori programmato 2017, durata prevista 24 mesi.

Strada regionale Lipkovo – Aracinovo – ultima fase della ristrutturazione

Lunghezza 20 km, Costo stimato 6,2 mln €

1 tratta Aracinovo – Ropalce e 2 tratta Lipkovo – Orizari completate

3 tratta Ropalce – Matece – Lipkovo in fase di preparazione

Con un prestito della Banca Mondiale, a novembre 2017 sono stati annunciati lavori su altre dodici tratte di strade regionali per una lunghezza totale di 166 km e un investimento complessivo di 14 milioni di Euro.

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 adeguamento delle procedure di appalto, sia realizzazione di lavori.

3. RETE FERROVIARIA

La costruzione e la ricostruzione della rete ferroviaria sono 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 Nogaevci – Negotino, inizio lavori dicembre 2013, per una lunghezza di 31 km. Il progetto prevede una ricostruzione totale dei binari obsoleti, il costo ammonta a 9,3 mln € ed è incaricata per la realizzazione la società bulgara SK13. Fine lavori previsto per il 2018.

Ricostruzione della tratta ferroviaria Bitola – Kremenica: Lunghezza 17km, inizio attività gennaio 2014, ultimazione inizialmente prevista entro il 2017. 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 Zabenì 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 Salonicco direttamente da Bitola, per trasporto di merci e di passeggeri.

Il contratto con il costruttore bulgaro firmato nel 2014 è stato revocato nel 2016 per inadempimenti ed è stato incaricato un altro contractor (Strabag) per completare i lavori.

Nel mese di ottobre 2014 è iniziata la realizzazione del progetto per la **ricostruzione delle 10 stazioni ferroviarie lungo la tratta macedone del corridoio X e sul ramo X-d**. Il progetto prevede la ricostruzione completa di 10 stazioni ferroviarie e l'adeguamento agli standard europei, ed ammonta a 2,5 milioni di €. A ottobre 2016 i lavori su otto delle dieci stazioni ferroviarie erano già completati, la stazione di Bitola è in fase di ultimazione e quella di Gevelija sarà conclusa entro il 2017.

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 le 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 alle 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) La conclusione dei lavori era prevista per il 2017, ma lo stato di avanzamento dei lavori, secondo dati di ottobre 2017, non supera il 25% delle opere civili. I problemi che causano i rallentamenti sono dovuti a questioni di esproprio dei terreni interessati e all'esistenza di siti archeologici.

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 con 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).

Nel febbraio 2017 l'Ente pubblico Ferrovie macedoni - infrastrutture ha incaricato l'Università di Skopje ad eseguire una revisione della documentazione progettuale predisposta dalla tedesca Obermeier nel 2014 e finanziata con fondi IPA.

Nel 2016 è stato pubblicato l'invito alla prequalifica per i lavori di costruzione. Entro la fine del 2017 deve essere completata la documentazione tecnica che servirà da base per la gara d'appalto, alla quale saranno invitate le aziende prequalificate. Previsione inizio lavori 2018.

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

Questa tratta, 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 alla **terza e ultima tratta della linea Est del Corridoio VIII**. A dicembre 2015 l'incarico è stato affidato al consorzio guidato dalla spagnola Idom Ingeniería y

Consuloría, 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, mentre per la restante somma si negozieranno prestiti con le IFI che hanno espresso l'interesse a finanziare questo progetto.

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 Typsa e dalla francese Louis Berger.

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

4. 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. Nel 2017 proseguono le attività di procurement nell'ambito di questo progetto.

Fonti:

Ministero dei trasporti e delle infrastrutture della R. di Macedonia	www.mtc.gov.mk
Ente pubblico per le strade statali	www.roads.mk
Ferrovie macedoni - infrastruttura	www.mzi.mk
Agenzia per l'aeronautica civile	www.caa.mk
Western Balkan Investment Framework	www.wbif.eu
Commissione europea	www.ec.europa.eu
Ministero delle finanze della RM – direzione finanziamenti e appalti	www.cfcd.finance.gov.mk
Banca Mondiale	www.worldbank.org
Banca Europea per la Ricostruzione e lo Sviluppo	www.ebrd.com
Banca Europea per gli Investimenti	www.eib.org

Agenzia ICE Skopje**Via Makedonija 33, Risticева 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**