



343/UTC/AT5

Roma,

*Ministero degli Affari Esteri*

Direzione Generale

Per la Cooperazione allo Sviluppo

Unità Tecnica Centrale

13.04.04 180093

**PROPOSTA DI FINANZIAMENTO**  
(Valutazione tecnico-economica)

<b>PAESE</b>	Albania
<b>TITOLO</b>	Supporto ed Assistenza Tecnica alla Project Implementation Unit del MTT per la gestione dei progetti di cooperazione nel settore trasporti
<b>TIPO DI FINANZIAMENTO</b>	Dono
<b>BENEFICIARIO</b>	MTT (Ministero dei Trasporti e delle Telecomunicazioni)
<b>SETTORE</b>	Trasporti e rafforzamento istituzionale
<b>ORGANISMO ESECUTORE</b>	DGCS in gestione diretta
<b>NUMERO AID</b>	
<b>DURATA</b>	36 mesi
<b>IMPORTO COMPLESSIVO</b>	Euro 826.800,00 di cui: – Euro 710.400,00 come contributo italiano. – Euro 116.400,00 come contributo albanese.
<b>FINANZIAMENTO ITALIANO</b>	Fondo esperti Euro 410.400,00 Fondo in loco Euro 300.000,00

## SOMMARIO

<b>1</b>	<b><u>PRESENTAZIONE DELL'INIZIATIVA</u></b>	<b>3</b>
1.1	<u>SINTESI DEL DOCUMENTO E RESPONSABILI</u> .....	3
1.2	<u>MATRICE DEL QUADRO LOGICO</u> .....	4
1.3	<u>SCHEMA FINANZIARIO</u> .....	5
<b>2</b>	<b><u>CONTESTO DELL'INIZIATIVA</u></b>	<b>5</b>
2.1	<u>ORIGINE DELL'INIZIATIVA</u> .....	5
2.2	<u>CONTESTO NAZIONALE E REGIONALE</u> .....	5
2.3	<u>QUADRO SETTORIALE, TERRITORIALE ED INTERVENTI</u> .....	6
2.4	<u>PROBLEMI DA RISOLVERE</u> .....	8
2.5	<u>GRUPPI DESTINATARI, ENTE OPERATIVO LOCALE ED ALTRE ISTITUZIONI</u> .....	8
2.6	<u>DOCUMENTAZIONE: ANALISI E BASE CONOSCITIVA</u> .....	8
<b>3</b>	<b><u>STRATEGIA E DESCRIZIONE DELL'INTERVENTO</u></b>	<b>8</b>
3.1	<u>ANALISI E SELEZIONE DELLA STRATEGIA D'INTERVENTO</u> .....	8
3.2	<u>OGGETTIVI GENERALI</u> .....	8
3.3	<u>OGGETTIVO SPECIFICO, BENEFICI ED INDICATORI</u> .....	8
3.4	<u>RISULTATI ATTESI E INDICATORI</u> .....	8
3.5	<u>ATTIVITÀ</u> .....	9
<b>4</b>	<b><u>FATTORI ESTERNI</u></b>	<b>9</b>
4.1	<u>CONDIZIONI</u> .....	9
4.2	<u>RISCHI</u> .....	9
4.3	<u>ADATTABILITÀ DEL PROGRAMMA A FATTORI ESTERNI</u> .....	10
<b>5</b>	<b><u>REALIZZAZIONE DELL'INTERVENTO</u></b>	<b>10</b>
5.1	<u>METODOLOGIE E TECNOLOGIE D'INTERVENTO</u> .....	10
5.2	<u>RESPONSABILITÀ E MODALITÀ DI ESECUZIONE</u> .....	10
5.3	<u>RISORSE, STIMA DEI COSTI E CONGRUITÀ</u> .....	10
5.4	<u>CRONOGRAMMA</u> .....	11
5.5	<u>PIANO FINANZIARIO</u> .....	12
<b>6</b>	<b><u>FATTORI DI SOSTENIBILITÀ</u></b>	<b>12</b>
<b>7</b>	<b><u>MONITORAGGIO E VALUTAZIONE</u></b>	<b>12</b>
<b>8</b>	<b><u>CONCLUSIONI</u></b>	<b>12</b>
	<u>ALLEGATO 1 - PIU PER LA GESTIONE DEL PROGRAMMA PER LA COSTITUZIONE ED IL RAFFORZAMENTO DEL SETTORE IDRICO DI TIRANA (SUPPORTO ALL'AZIENDA IDRICA E FOGNARIA DI TIRANA - AIFT)</u> .....	14
	<u>ALLEGATO 2 - MODALITÀ D'ESECUZIONE E DI GESTIONE DEL CREDITO D'AIUTO</u> .....	16
	<u>ALLEGATO 3 - TABELLE</u> .....	17
	<u>ANNESSO 1 - MINUTES OF MEETING (MISSIONE DEL 20 - 29 GENNAIO 2003)</u> .....	17

## 1 PRESENTAZIONE DELL'INIZIATIVA

### 1.1 SINTESI DEL DOCUMENTO E RESPONSABILI

L'iniziativa è finalizzata ad incrementare l'efficacia del Ministero Albanese dei Trasporti nella gestione dei programmi di cooperazione internazionale nel settore dei trasporti in generale e del sistema stradale in particolare, attraverso la creazione di una Project Implementation Unit presso il General Road Directorate.

Nel settore dei trasporti, come è noto, l'Italia ha avviato numerosi progetti di cooperazione fra cui la costruzione di vari tratti stradali e la riabilitazione di importanti strutture portuali ed aereo portuali.

La iniziativa in oggetto è quindi una valida integrazione dei detti programmi.

Poiché alcuni dei progetti sono stati ormai avviati ed altri stanno passando dalla fase di identificazione e formulazione a quella di realizzazione, si è preso atto che il rafforzamento delle capacità locali di gestione rappresenta un fattore indispensabile per assicurare lo sviluppo del paese.

Il progetto presentato va quindi incontro alla esigenza di dotare l'Albania di capacità tecniche in grado di operare con competenza nella di gestione dei progetti.

**Beneficeranno** del progetto, in prima istanza, il Ministero dei Trasporti e delle Telecomunicazioni ed in particolare le sue sezioni General Road Directorate, Port Authority e Civil Aviation; i beneficiari indiretti saranno gli operatori nei settori produttivi, in conseguenza del potenziamento i trasporti, e gli abitanti delle aree toccate dalle rete stradali.

**I risultati attesi** sono il rafforzamento delle capacità gestionali degli interventi del MTT e l'acquisizione di competenze interne alla PIU in fatto di contrattualistica internazionale e di "project management".

Il finanziamento italiano complessivo dell'iniziativa è di euro 710.400,00 così ripartito:

- euro 410.400,00 su fondo esperti della DGCS.
- euro 300.000,00 su fondo in loco per la gestione del programma.

---

<sup>2</sup> Il programma è stato approvato dal Comitato Direzionale nel marzo 1999, e sono state firmate due convenzioni finanziarie: una relativa alla realizzazione della *Componente I*, ed una seconda per le *Componenti II e III*.

## 1.2 MATRICE DEL QUADRO LOGICO

	Logica d'intervento	Indicatori	Fonti di Verifica	Condizioni
<b>Obiettivi Generali</b>	Miglioramento e modernizzazione del settore trasporti in Albania			
<b>Obiettivo Specifico</b>	Incremento dell'efficacia dei sistemi di gestione dei programmi di assistenza internazionale al settore trasporti nel Paese	Realizzazione degli interventi nel settore stradale, portuale e dell'aviazione civile previsti dal programma di settore	Monitoraggio	Continuare nella politica di sostegno e di riforma del settore trasporti
<b>Risultati Attesi</b>	Acquisizione di competenze interne al MTT sulla contrattualistica e nella gestione di programmi di cooperazione internazionale	preparazione di almeno tre funzionari specializzati	Monitoraggio	messa a disposizione di: 1) Personale dipendente del MTT 2) messa a disposizione di locali e risorse adeguate
<b>Attività</b>		<b>Risorse</b>	<b>Costi (€)</b>	
	Assistenza Tecnica di personale specializzato in breve e (se necessario) in lunga missione	Fondo Esperti	410.400,00	
	Personale locale	Fondo in loco	110.400,00	
	Spese correnti	Fondo in Loco	40.000,00	
	Dotazioni d'Ufficio	Fondo in Loco	150.000,00	
Contributo Governo Albanese	Risorse del MTT	116.400,00		<b>Precondizioni</b>
				Indicazione dei funzionari del MTT selezionati per ricoprire le posizioni tecniche della PIU

### 1.3 SCHEMA FINANZIARIO

Lo schema finanziario è schematicamente riportato nella tabella sottostante.

Tabella – SCHEMA FINANZIARIO DEL PROGETTO

	DGCS Fondo Esperti	DGCS Fondo in Loco	Gov. Albanese
Assistenza Tecnica	410.400,00	0,00	0,00
Spese di Costituzione e Gestione della PIU	0,00	300.000,00	116.400,00
<b>Totale</b>	<b>410.400,00</b>	<b>300.000,00</b>	<b>116.400,00</b>

## 2 CONTESTO DELL'INIZIATIVA

### 2.1 ORIGINE DELL'INIZIATIVA

Nella riunione tenutasi a Tirana nell'aprile 2002, la Commissione Mista italo-albanese ha riconfermato, per il triennio 2002-04, il ruolo strategico dell'assistenza tecnica e finanziaria italiana nel settore dei trasporti, ai fini dello sviluppo economico dell'Albania.

Nel Protocollo firmato il 9 aprile 2002, infatti è previsto un importante sostegno finanziario per riabilitare e potenziare il sistema dei trasporti del paese, per un importo a credito d'aiuto di € 54,5 milioni e per un importo di € 4,2 milioni a dono. In quest'ultimo è anche previsto l'importo di € 0,8 milioni, per il supporto alla PIU (*Project Implementation Unit*) da crearsi presso il MTT per la gestione dei progetti del settore.

Poiché alcuni dei progetti sono stati ormai avviati ed altri stanno passando dalla fase di identificazione e formulazione a quella della realizzazione, si ritiene che il rafforzamento delle capacità locali di gestione del programma di interventi sia ormai fattore indispensabile per la buona riuscita del programma stesso.

### 2.2 CONTESTO NAZIONALE

Tutto il settore trasporti albanese, ed in particolare quello stradale e quello portuale, è in condizioni pessime, dovute a criteri di progettazione obsoleti, a standard costruttivi mediocri ed a manutenzione inadeguata. Per contro, tutto il settore sta sperimentando, negli ultimi 10 anni dopo il crollo del passato regime, un eccezionale aumento del traffico di beni e persone sulla spinta dei mutamenti strutturali dell'economia, aumento che si rivela sempre più insostenibile per le infrastrutture esistenti

La strategia del Governo Albanese per il progressivo adeguamento del settore è delineata nel "*Medium Term Expenditure Framework (MTEF)*" ed assegna massima priorità al miglioramento della viabilità lungo il *corridoio 8*, dal porto di Durazzo sulla costa adriatica a Qafe Thane al confine con la Macedonia (240 km) e lungo il *corridoio Nord - Sud*, da Hani Hotit, sul confine col Montenegro a Kakavije al confine con la Grecia (430 km), passando dal porto di Valona. Questa priorità è confermata e rafforzata dal *Patto di Stabilità dei Balcani* che attribuisce valore strategico elevatissimo agli interventi di ricostruzione lungo i suddetti due corridoi.

<sup>3</sup> Dopo che nel 2000, l'Albania era stata selezionata come potenziale candidato UE (Consiglio Europeo di Feira).

### 2.3 QUADRO SETTORIALE

#### La rete dei trasporti albanese e le sue condizioni

Il sistema stradale albanese è composto da una rete che si estende per circa 18.000 km ed è, in gran parte, in pessime condizioni. La rete primaria è costituita da circa 3.200 km ed è gestita dal *General Road Directorate* (GRD), braccio operativo nel settore stradale del Ministero dei Trasporti e delle Telecomunicazioni (MTT). La rete delle strade secondarie e terziarie è gestita dal Ministero dei Governi Locali ed si estende per circa 12.000 km. Il resto del sistema è costituito dalle strade di penetrazione urbana gestite dalle Municipalità.

In generale, il sistema stradale albanese si presenta in cattive condizioni per le seguenti ragioni:

- Sezioni stradali non più idonee agli attuali flussi di traffico e, tantomeno, a quelli previsti nel medio e lungo termine;
- Criteri di progettazione obsoleti;
- Standard costruttivi mediocri;
- Manutenzione, sia ordinaria che straordinaria, insufficiente;
- Livelli di sicurezza del tutto inadeguati rispetto agli standard europei.

Esiste una sola autostrada di circa 34 km, non a pedaggio, che collega la capitale Tirana con Durazzo, sede del più importante porto in Albania, in fase di potenziamento sulla base di progetti finanziati da World Bank e dalla Unione Europea.

La rete ferroviaria soddisfa una domanda di mobilità molto marginale in quanto sia l'infrastruttura che il materiale rotabile risultano in cattive condizioni. Essa consiste in due assi a binario singolo, non elettrificati, lungo i corridoi nord-sud ed est-ovest per uno sviluppo totale di circa 677 km. L'interconnessione con le reti ferroviarie dei paesi confinanti (Montenegro, Macedonia e Grecia) non è al momento assicurata, anche se ci sono progetti di riabilitazione in corso.

Conseguentemente, tutto il traffico di beni e persone, in straordinario aumento sulla spinta dei mutamenti strutturali dell'economia<sup>4</sup>, si rivolge al trasporto su gomma che determina quindi un carico non più sostenibile per le infrastrutture stradali esistenti.

La strategia del Governo Albanese nel settore stradale è delineata nel Medium Term Expenditure Framework (MTEF) ed assegna massima priorità:

- al miglioramento della viabilità lungo il *corridoio VIII*, dal porto di Durazzo, sulla costa adriatica, a Qafe Thane, al confine con la Macedonia (240 km)
- e lungo il *corridoio Nord – Sud*, da Hani Hotit, al confine col Montenegro a Kakavije al confine con la Grecia (430 km).

Questa priorità è confermata e rafforzata dal *Patto di Stabilità dei Balcani* che attribuisce valore strategico elevatissimo agli interventi di ricostruzione lungo i suddetti due corridoi.

Lo sforzo del governo albanese e della comunità dei donatori nel processo di riabilitazione e potenziamento del settore dei trasporti in Albania viene confermato dall'evoluzione della

---

<sup>4</sup>L'aumento stimato del PIL degli ultimi 3 anni precedenti il 2002 è vicino all' 8% annuo. Il IMF ha stimato per i prossimi anni le seguenti percentuali di crescita: 6% per il 2002, 7% per il 2003 e 2004, 6,5% per il 2005

spesa pubblica, comprensiva dei contributi dei donatori, che si è quintuplicata dal 1996 al 2000, passando da € 17,5 milioni a € 87,4 milioni, con un incidenza sul PIL da 0,8% a 2,2%<sup>5</sup>.

### I finanziamenti internazionali per il settore trasporti

L'Unione Europea, nell'ambito del programma Phare, ha completato il tratto autostradale da Vora (in prossimità dell'allacciamento con la strada per l'aeroporto di Tirana) a Durazzo ed il tratto Durazzo-Rrogozhine-Lushnje lungo l'appendice del *Corridoio VIII* che arriva al porto di Valona.

Verso il confine con la Grecia, l'UE ha portato a termine gli studi relativi al tratto Fier-Tepelene-Saranda (a livello di studio di fattibilità) ed al tratto Konispoli-Saranda (a livello di progetto esecutivo), ed ha finanziato i lavori del tratto Tepelene-Gjirokastrò.

La Banca Mondiale ha messo a punto nel 1997 un programma con molte componenti (servizi di consulenza e lavori), denominato "*National Road Project (NPR)*", finanziato oltre che dalla stessa Banca Mondiale (23 M\$), dall'Italia (11 M\$), dalla BERS (10 M\$) e dal Kuwait (10 M\$). Il progetto prevede la costruzione/riabilitazione di numerosi lotti della rete stradale albanese lungo l'asse Durazzo-Scutari (*Corridoio nazionale nord-sud*) e lungo l'asse Elbasan-Librazhd (*Corridoio Pan-europeo VIII*). Il coordinamento del NRP è assicurato dalla Banca Mondiale, che opera in loco, a supporto del GRD, con una specifica PIU.

La Banca Mondiale sta portando avanti anche due altri importanti progetti inerenti la manutenzione stradale, denominati "*Emergency Road Repair Project*" e "*Road Maintenance Project*", che contengono anche componenti relative alle strade urbane e alla sicurezza stradale.

Importanti risorse finanziarie per il *Corridoio VIII* sono state anche assicurate da: Kuwait Fund, BERS, BEI, nonché dal Governo albanese.

Gli impegni dell'Italia nel settore stradale, passati e presenti, ammontano a circa 101 milioni di Euro, come indicato nella seguente tabella.

DESCRIZIONE INTERVENTI	CREDITO <sup>6</sup> €	DONO €
1 Costruzione strada Elbasan – Librashd (in cofinanziamento con BERS)		5.300.000
2 Supervisione dei lavori e costruzione dei tratti stradali Lushnje - Fier e Fier – Vlora (quest'ultimo tratto in cofinanziamento con BEI)	24.350.000	
3 Studio di fattibilità strada Scutari - Hani Hotit		110.000
4 Progettazione, costruzione e supervisione lavori del tratto stradale Scutari - Hani Hotit	21.700.000	
5 Costruzione e supervisione lavori del secondo lotto di interventi di riabilitazione del porto di Valona	15.000.000	300.000
6 Studio di fattibilità e <i>master plan</i> dell'aeroporto civile di Valona		600.000
<b>TOTALE</b>	<b>61.050.000</b>	<b>6.310.000</b>

<sup>5</sup> Dati rilevati dal PIP-Programma Investimenti Pubblici 2000-03.

<sup>6</sup> Importi a massimale

## **2.4 PROBLEMI DA RISOLVERE**

Gli organismi preposti istituzionalmente alla gestione dello sviluppo del settore trasporti in Albania, nelle sue diverse tipologie stradali, portuali ed aeronautiche sono, il *General Road Directorate*, la *Port Authority* e la *Civil Aviation*.

Queste strutture, benché dotate di personale di notevole esperienza, non sembrano essere in grado di affrontare e risolvere prontamente i problemi gestionali che di volta in volta si presentano lungo le varie fasi di realizzazione di interventi di notevole complessità specifica e da gestire secondo procedure e normative internazionali ed in stretto accordo con i donatori internazionali. Esse sono infatti strutturate per la gestione degli interventi diretti del MTT e di finanziamento diretto del Governo albanese.

In questo contesto, considerando l'importanza strategica e finanziaria degli interventi finanziati dal Governo italiano nel settore dei trasporti, il MTT ha sottolineato la necessità della costituzione di una *Project Implementation Unit* (PIU), in grado di gestire, in stretto coordinamento con la Cooperazione italiana, detti interventi.

## **2.5 BENEFICIARI**

I beneficiari diretti del progetto sono identificabili nel *General Road Directorate*, nel *Port Authority* e nel *Civil Aviation* del Ministero dei trasporti e delle Telecomunicazioni, mentre i beneficiari indiretti sono essenzialmente gli abitanti delle città e villaggi toccati dall'intera rete stradale, praticamente l'intera comunità albanese, l'industria e le attività commerciali dell'intero paese, senza contare le comunità transfrontaliere e coloro che trarranno benefici dallo sviluppo dei porti regionali e degli aeroporti.

# **3 STRATEGIA E DESCRIZIONE DELL'INTERVENTO**

## **3.1 OBIETTIVI GENERALI**

L'obiettivo generale è di contribuire al miglioramento della rete dei trasporti e dei collegamenti interni ed esteri dell'Albania.

## **3.2 OBIETTIVO SPECIFICO, BENEFICI ED INDICATORI**

L'obiettivo specifico è quello di migliorare l'efficacia dei sistemi di gestione e monitoraggio, da parte del MTT, dei progetti finanziati dalla Cooperazione italiana nel settore trasporti, in corso e programmati.

## **3.3 RISULTATI ATTESI E INDICATORI**

Il rafforzamento delle capacità gestionali degli interventi da parte del MTT avrà ricadute positive non soltanto nella gestione degli interventi in corso, ma anche per l'acquisizione di competenze interne alla PIU, in fatto di contrattualistica internazionale e di "project management", che consentiranno un migliore controllo dell'andamento dei contratti in essere e di quelli futuri.

Gli indicatori oggettivamente verificabili sono evidenziati nella Matrice del Quadro Logico.



### 3.4 ATTIVITÀ

Per raggiungere gli obiettivi su esposti si ritiene necessario provvedere al supporto della PIU esistente presso il MTT, con un contributo in termini di risorse umane, attrezzature e sostegno alle spese correnti, per una durata di 3 anni.

L'impegno italiano per il supporto tecnico e finanziario alla PIU comprenderà le componenti seguenti:

- Specialisti italiani, con qualificata esperienza nella gestione di progetti nel settore trasporti e nei diversi interventi specialistici che dovessero manifestarsi necessari, da inviare in brevi/lunghe missioni presso la PIU per un totale di 36 mesi uomo,
- Acquisto di automezzi, arredi, attrezzature e riabilitazione uffici,
- Copertura dei costi correnti (materiali di consumo, manutenzioni, ecc.) e di quelli relativi agli stipendi ed agli incentivi del personale albanese.

L'impegno albanese per il supporto alla PIU consisterà nel:

- mettere a disposizione 3 locali di superficie sufficiente presso il MTT ad ospitare il personale albanese ed italiano (almeno 6 posti di lavoro),
- prendere a carico il costo dello stipendio del Direttore della PIU e dei 2 assistenti, i consumi di energia elettrica e di telefono, nonché gli oneri relativi alle tasse doganali ed all'IVA.

## 4 FATTORI ESTERNI

### 4.1 CONDIZIONI

Per raggiungere gli obiettivi prefissati dovranno verificarsi le condizioni sintetizzate nella Matrice del Quadro Logico.

- a) La concessione del finanziamento italiano nella misura indicata nella presente valutazione.
- b) L'affidamento degli incarichi di breve/lunga missione da parte della DGCS, a esperti specialisti nelle varie professionalità necessarie ed idonei ad operare in una realtà in continua evoluzione come quella albanese.
- c) Un'adeguata collaborazione tra gli Enti chiamati a cooperare con la PIU.

### 4.2 RISCHI

L'iniziativa in sé non presenta particolari rischi, in quanto si tratta di costituire una struttura operativa, di limitate dimensioni, e di un tipo già costituito, con successo, più volte dall'UTL presso vari Ministeri in Albania quali la PIU dei Servizi Essenziali, presso il MRTT, la PMU presso l'ente elettrico KESH, la PIU presso il Ministero dell'Educazione e della Scienza.

E' importante inoltre sottolineare che il MTT ha già sperimentato nel corso degli ultimi anni, la presenza all'interno della sua struttura di PIU costituite da altri donatori, dalla WB e dall'UE in particolare, e che tale esperienza si è invariabilmente rivelata come positiva.

## 5 REALIZZAZIONE DELL'INTERVENTO

### 5.1 METODOLOGIE E TECNOLOGIE D'INTERVENTO

Il progetto sarà realizzato in gestione diretta, con un Fondo esperti a disposizione della DGCS (lunghe e brevi missioni di esperti) ed un Fondo in loco da accreditare all'Ambasciata/UTL (arredi, attrezzature, costi correnti della PIU).

### 5.2 RESPONSABILITÀ E MODALITÀ DI ESECUZIONE

In particolare:

- L'esperto italiano di lunga missione verrà selezionato dalla DGCS, secondo le vigenti procedure.
- Gli specialisti da inviare in breve missione, saranno inviati, su richiesta dell'Ambasciata/UTL, in funzione delle necessità riscontrate.
- Il fondo in loco sarà gestito secondo le procedure vigenti e accreditato in tranche annuali.

### 5.3 RISORSE, STIMA DEI COSTI E CONGRUITÀ'

Il costo complessivo del progetto è stimato in Euro 826.800,00 di cui Euro 710.400,00 a carico del Governo italiano ed Euro 116.400,00 a carico del Governo albanese.

L'impegno finanziario albanese, formalizzato nel *Aide Mémoire* firmato a Tirana in data 28/1/2004 si riferisce alle seguenti voci di costo: (i) tasse di acquisto e di importazione dei beni e servizi inclusi nel progetto, nella misura prevista dalla normativa albanese vigente, (ii) stipendi per il Direttore della PIU e per i due ingegneri di staff e (iii) utenze dell'ufficio.

Il riepilogo dei costi è riportato nelle Tabelle in Allegato 3, di cui si forniscono qui nel seguito dettagli e giustificazioni.

#### a) **Fondo Esperti**

Questa voce incide per Euro 410.400 e rappresenta circa il 50% del costo complessivo e si riferisce a:

- Esperti in brevi e lunghe missioni per un totale di 36 mesi uomo,
- Viaggi aerei per un totale di 10 viaggi, andata e ritorno, per gli esperti in lunga e breve missione.

I parametri unitari utilizzati nella stima dei costi, sono quelli stabiliti dalla normativa italiana per le missioni disposte dalla DGCS in Albania, e costituiscono l'importo massimo da riconoscere ai singoli specialisti. Tali parametri sono indicativi in quanto dipenderanno dal livello professionale degli esperti selezionati e dall'evoluzione della situazione valutaria.

#### b) **Personale locale**

Questa voce di costo incide per Euro 185.600 di cui Euro 75.600 a carico del Beneficiario ed Euro 110.000 a carico della DGCS. L'importo totale rappresenta circa il 20% del costo complessivo. Il personale locale è rappresentato da:

- 1 segretaria/contabile, con ottima conoscenza della lingua italiana ed inglese, per un totale di 36 mesi uomo,

- 1 archivista con ottima conoscenza della lingua italiana, per un totale di 36 mesi uomo,
- 2 autisti per un totale di 72 mesi uomo,
- Il direttore della PIU da individuare tra i funzionari in ruolo del MTT, per la durata dell'intervento di 36 mesi.
- 2 ingegneri, anch'essi da individuare tra i funzionari in ruolo del MTT, per un totale di 72 mesi uomo.

#### **c) Riabilitazione, arredi e dotazioni d'Ufficio**

L'importo previsto per gli acquisti delle dotazioni d'ufficio ammonta a Euro 176.400, di cui 26.400 a carico del Beneficiario e 150.000 a carico della DGCS.

Per riabilitazione s'intendono i lavori di sistemazione edile, elettrica e telefonica delle tre stanze messe a disposizione della PIU. Per questa voce è stato considerato un importo forfetario totale di 30.000 Euro di cui 6.000 a carico del Beneficiario e 24.000 a carico della DGCS.

Per arredi e dotazioni d'ufficio si intendono acquisti come segue:

- Personal computers, stampanti, UPS (gruppi di continuità) per 5 postazioni di lavoro,
- Arredi e mobilio per 6 postazioni di lavoro,
- Fotocopiatrice, scanner, fax,
- Centralina telefonica e telefoni per 6 postazioni di lavoro,
- Condizionatori d'aria per le 3 stanze che ospiteranno la PIU.

Questa voce comprende anche l'acquisto di 2 auto fuoristrada, che consentiranno ai funzionari ed esperti di accedere ai cantieri disseminati sul territorio albanese.

#### **d) Spese di gestione**

Il costo complessivo di questa voce è di Euro 54.400 di cui Euro 14.400 a carico del Beneficiario e Euro 40.000 a carico della DGCS. In dettaglio questa voce si riferisce a:

- Spese di gestione delle autovetture (manutenzione, assicurazioni, carburante ecc.);
- Cancelleria e materiale di consumo dell'ufficio;
- Manutenzione dei PC, fotocopiatrici;
- Manutenzione dell'immobile limitatamente all'ufficio;
- Spese telefoniche internazionali e di collegamento internet.

Tutti i costi su indicati sono stati valutati sulla base dei costi od incidenze medie riscontrate a consuntivo in strutture simili realizzate da questa UTL e sono pertanto da ritenersi congrui.

#### **5.4 CRONOGRAMMA**

Il programma si svilupperà nell'arco di 36 mesi e le attività previste sono essenzialmente quelle indicate nel cronogramma in allegato 3.

## 5.5 PIANO FINANZIARIO

	2004	2005	2006	Totale
Fondo Esperti	114.000,00	136.800,00	159.600,00	410.400,00
Fondo in loco	178.500,00	56.400,00	65.100,00	300.000,00
<b>Totale per anno</b>	<b>292.500,00</b>	<b>193.200,00</b>	<b>224.700,00</b>	<b>710.400,00</b>

## 6 MONITORAGGIO E VALUTAZIONE

Il monitoraggio e la valutazione saranno assicurati dalla locale UTL e da missioni specifiche di esperti UTC.

## 7 CONCLUSIONI

L'iniziativa in argomento, discussa e messa a punto con i beneficiari, appare: (i) indispensabile per consentire un'adeguata gestione e monitoraggio da parte del MTT dei programmi di aiuto italiani nel settore trasporti, (ii) idonea a raggiungere gli obiettivi prefissati nelle condizioni descritte.

Il costo complessivo per la durata di 36 mesi della PIU è stato stimato in € 826.800,00 di cui 710.400,00 a carico del Governo Italiano e € 116.400,00 a carico del Governo albanese. Dell'importo a carico italiano, € 410.400,00 sono relativi al fondo Esperti ed € 300.000,00 sono da accreditare all'Ambasciata/UTL e da utilizzare secondo le modalità dei fondi in loco.

L'Esperto UTC

## VISTA

La relazione predisposta dall'esperto UTC Ing. Giuseppe Spadaro sulla validità del progetto "ALBANIA - Supporto ed Assistenza Tecnica alla Project Implementation Unit del MTT per la gestione dei progetti di cooperazione nel settore trasporti";

## CONSIDERATO

Che l'esperto UTC Ing. Giuseppe Spadaro ha manifestato parere favorevole allo stanziamento € 710.400,00 a dono per la realizzazione del programma succitato, di cui € 410.400,00 come Fondo Esperti e € 300.000,00 come fondo in loco;

## RITENUTO

Che, sulla scorta delle considerazioni tecniche sviluppate dall'esperto Ing. Giuseppe Spadaro e quindi della valutazione positiva espressa dal medesimo, si ritiene ammissibile procedere allo stanziamento a dono della somma di € 710.400,00 per la realizzazione programma: "ALBANIA - Supporto ed Assistenza Tecnica alla Project Implementation Unit del MTT per la gestione dei progetti di cooperazione nel settore trasporti";

**P.Q.M.**

Il Funzionario Preposto all'UTC esprime parere favorevole allo stanziamento di € 710.400,00 a dono, per il programma "*ALBANIA - Supporto ed Assistenza Tecnica alla Project Implementation Unit del MTT per la gestione dei progetti di cooperazione nel settore trasporti*";

## ALLEGATO 1 - PIU PER LA GESTIONE DEL PROGRAMMA PER LA COSTITUZIONE ED IL RAFFORZAMENTO DEL SETTORE TRASPORTI IN ALBANIA).

Al fine di assicurare il necessario coordinamento tra l'Ente finanziatore e le differenti Istituzioni o Società partecipanti alla realizzazione del Programma, sarà costituita in seno al MTT una "Project Implementation Unit" (PIU).

La PIU opererà come organismo di supporto tecnico amministrativo al MTT (organismo incaricato dell'implementazione dell'intero Programma).

In particolare, la PIU dovrà espletare i seguenti compiti:

### **1 - COMPITI VARI DI SUPPORTO AL MTT**

- Esame e Predisposizione, in collaborazione con il *General Road Directorate*, la *Port Authority* e la *Civil Aviation* della documentazione di gara per le forniture, lavori e servizi per la realizzazione dell'intero programma; tale documentazione sarà predisposta secondo le procedure dell'Unione Europea adattate alla specificità del credito d'aiuto italiano, secondo quanto già concordato per l'attuazione dell'intero Programma.
- Emissione di tutti i Documenti di Gara e dei relativi Bandi;
- Assistenza alla Commissione di valutazione delle offerte designata dal MTT;
- Controllo, in collaborazione con il *General Road Directorate*, la *Port Authority* e la *Civil Aviation*, gli esperti Italiani e la locale UTL, dell'attuazione di tutto il Programma, indicando le azioni necessarie da adottare in caso di ritardi che possano compromettere il buon esito dello stesso;

### **2 - ASSISTENZA TECNICA ALLA PIU**

La PIU si avvarrà dell'assistenza tecnica fornita dal MAE-DGCS, tramite brevi/lunghe missioni di consulenti con esperienza specifica di settore mediante:

- missioni di breve durata di esperti con particolare esperienza nel ramo specifico tecnico-contrattuale per l'assistenza nella preparazione del *Piano di Procurement* e della Documentazione di gara relativa all'assegnazione dei servizi di ingegneria, delle forniture e dei lavori oggetto del presente programma (vedere componenti III e future).
- missioni di lunga durata, quest'ultima in considerazione della notevole e diversificata natura degli interventi previsti nel programma.

In particolare, gli esperti in missione collaboreranno con la PIU e l'Ambasciata d'Italia/UTL per l'espletamento delle seguenti attività principali:

- assistenza alla PIU per tutte le attività tecnico-gestionali di competenza;
- redazione dei rapporti trimestrali dell'attività della PIU;
- supporto per la rendicontazione delle spese sostenute dal Programma.

Resta inteso che né gli esperti italiani né il personale dell'Ambasciata/UTL potranno partecipare alle Commissioni di Valutazione, compito di esclusiva pertinenza della Parte albanese.

### **PERSONALE E MEZZI.**

La PIU si avvarrà del seguente personale albanese, designato dal MRTT e approvato dall'Ambasciata/UTL:

- un Direttore, con formazione e titolo di ingegnere.
- due ingegneri con formazione e titolo di ingegneri trasporti
- un archivist

<sup>7</sup> Nel caso vi siano delle interpretazioni divergenti in contratto, occorrerà segnalare il fatto all'Ambasciata UTL ed al MRTT, che procederanno ad una verifica per pervenire ad una soluzione concordata.

<sup>8</sup> Elenco delle gare da bandire utilizzando la somma a disposizione per la componente III.

- due autisti
- Una segretaria/contabile

Detto personale dovrà possedere una buona conoscenza della lingua italiana e della lingua inglese. All'avvio del Programma, saranno definite in dettaglio le "job description" delle figure sopra indicate.

Il contributo del MAE/DGCS per il funzionamento della PIU riguarda le seguenti voci:

- incentivi/salari al personale albanese per 36 mesi,
- riabilitazione dei locali e dei servizi sanitari, arredi e dotazioni d'ufficio, acquisto di autovetture 4x4,
- Spese correnti di gestione (carburante, manutenzioni, cancelleria e telefonate internazionali),

Gli incentivi/salari al personale albanese saranno pagati mese per mese sulla scorta di un rapporto di attività redatto dal Direttore della PIU e approvato dall'Ambasciata/UTL

Il contributo del MRTT per il funzionamento della PIU riguarderà le seguenti voci:

- Messa a disposizione di due locali con servizi;
  - Pagamento dello stipendio al Direttore ed ai due supervisor lavori;
  - Pagamento delle utenze di elettricità e telefonate nazionali.
-

## ALLEGATO 2 - MODALITÀ D'ESECUZIONE E DI GESTIONE DEL CREDITO D'AIUTO

### SEZIONE I EMISSIONE DEI BANDI DI GARA, PROCEDURA APPLICATIVA

La documentazione dovrà essere predisposta in conformità all'Allegato 2, che richiama il Manuale delle procedure (adottato dalla Commissione Europea il 23 dicembre 2002), relativo a: **Appalto di Servizi, di Forniture e di Lavori nel quadro della cooperazione comunitaria con i Paesi Terzi**. La documentazione dovrà, in ogni caso:

- specificare le "condizioni speciali" relative a ciascuna gara;
- esplicitare i criteri di valutazione che saranno adottati dalla Commissione istituita dal MTT.

#### 1- Preparazione documentazione di gara

La PIU presso il MTT predisporrà la documentazione di gara per la selezione degli affidatari (Lavori e Supervisione dei lavori) e la trasmetterà all'Ambasciata/UTL con la richiesta di pubblicare i Bandi di gara sui giornali italiani.

#### 2- Verifica di conformità della documentazione di gara

La verifica di conformità con il presente Accordo sarà effettuata dal MAE/DGCS e verterà, in particolare, sulla rispondenza:

- dei contenuti di carattere legale con le procedure indicate nell'allegato 2;
- delle specifiche tecniche e dei parametri di valutazione con gli obiettivi che il PROGRAMMA si propone di raggiungere.

#### 3- Pubblicazione del bando

In caso di verifica positiva, i bandi di gara saranno pubblicati, da parte del MAE/DGCS, sui quotidiani italiani, sul Bollettino della Cooperazione e sul sito web del MAE. La PIU presso il MTT procederà contestualmente alla pubblicazione dei Bandi sui quotidiani nazionali.

### SEZIONE II FASE DI AGGIUDICAZIONE - PROCEDURA APPLICATIVA

1- L'esame delle offerte pervenute per ogni gara sarà effettuato da una Commissione di valutazione appositamente costituita dal MTT. La PIU presso il GRD seguirà l'andamento di ogni gara, assistendo anche – ove necessario - la Commissione. In ogni caso, alle sedute della Commissione non potrà partecipare personale italiano operante presso l'Ambasciata/UTL ovvero inviato in missione dalla DGCS.

2- Per ciascuna gara, la PIU trasmetterà all'Ambasciata/UTL la documentazione contenente gli atti della Commissione, unitamente al contratto da stipulare, richiedendo il nulla osta alla stipula del contratto. Tale documentazione sarà dall'Ambasciata/UTL trasmessa al MAE-DGCS, con gli eventuali commenti.

3- Il MAE-DGCS verificherà principalmente la rispondenza legale e tecnica delle valutazioni effettuate con le procedure ed i criteri/parametri previsti nel capitolato di gara. Una volta completate le verifiche, il MAE-DGCS informerà la PIU, via Ambasciata/UTL, sul loro esito.

4- In caso di esito positivo (*nulla osta*), il MTT procederà alla stipula dei contratti con le società risultate vincitrici.

### SEZIONE III FASE DI IMPUTAZIONE DEI CONTRATTI ED EROGAZIONI - PROCEDURA APPLICATIVA

1- I contratti formalizzati tra le società vincitrici e il MTT dovranno pervenire al MAE-DGCS tramite l'Ambasciata/UTL, unitamente alla copia del *performance bond* e del sopramenzionato *nulla osta*, con la dichiarazione d'impegno della Parte albanese a far fronte ai costi locali (imposta sul valore aggiunto, tasse doganali, espropri, etc.).

2- Ricevuta ed esaminata la documentazione, il MAE-DGCS provvederà ad autorizzare il Mediocredito Centrale ad imputare i contratti sulla Convenzione finanziaria.



- 3- Il Mediocredito Centrale richiederà alle aziende italiane interessate una “*dichiarazione di impegno*” che i beni e i servizi siano di origine italiana e che le spese che si potranno sostenere in loco e/o in Paesi terzi industrializzati non potranno superare il valore definito in ogni contratto, nonché un certificato antimafia. Contestualmente, il Mediocredito Centrale richiederà al Mutuatario albanese l’inoltro della richiesta di messa a disposizione dei fondi e della lettera di istruzione alla Banca agente.
- 4- Acquisita tutta la documentazione di cui al precedente punto 3, il Mediocredito Centrale comunicherà al Mutuatario, alla Banca agente italiana ed alla PIU presso il GRD l’imputazione dei contratti sulla Convenzione finanziaria e la loro finanziabilità. Il completamento di tale procedura consentirà l’erogazione “dell’anticipo di pagamento”, ove previsto nei singoli contratti e ne determinerà la data di effettiva entrata in vigore.
- 5- Per quanto riguarda tutti gli altri pagamenti, essi potranno essere disposti solo dopo l’approvazione da parte del MTT dell’avvenuto espletamento delle prestazioni previste nei singoli contratti.

## ALLEGATO 3 - A

Rif	Voce	Parametri utilizzati per stima costi a carico Italia					ITALIA: Fondo Esperti	ITALIA: Fondo in Loco	ALBANIA: Stipendi, Tasse e Utenze	TOTALE
		Items	Unità	Q.tà	Costo unitario					
1	FONDO ESPERTI	Esperti breve/lunga missione	mesi		36	11.200	410.400			410.400
		Viaggi	n.		10	720				
2	PERSONALE LOCALE	n. 1 segretaria (stipendio a carico italiano)	mesi		36	600		110.000	75.600	185.600
		n. 1 Archivistia (stipendio a carico italiano)	mesi		36	600				
		n. 2 autisti (stipendio a carico italiano)	mesi		72	400				
		Direttore PIU e 2 assistenti (stipendi a carico Beneficiario, incentivi a carico italiano)	mesi		108	350				
3	RIABILITAZIONE, ARREDI E DOTAZIONI D'UFFICIO	Telefoni, centralina, sistema	n.		6	1.500				
		PC, stampanti, UPS	n.		5	3.000				
		Fax	n.		1	1.000				
		Scanner A4	n.		1	500				
		Fotocopiatrice	n.		1	7.000				
		Arredi e mobilio	n.		6	3.000				
		Attrezzatura minuta	corpo		1	3.500				
		Condizionatori	n.		4	2.000				
		Riabilitazione edile, idraulica, elettrica, telefonica	corpo		1	24.000				
		Macchina fuoristrada	n.		2	32.000				
4	SPESE DI GESTIONE CORRENTI	Gestione Auto (manutenzione, assicurazioni, carburante ecc.)	mesi		36	1.000		150.000	26.400	176.400
		Cancelleria, manutenzione PC, materiali consumo	mesi		36	200				
		Manutenz. Immobile, pulizie	corpo		36	500				
		Spese telefoniche internazionali/internet	mesi		36	300				
<b>Totali</b>							<b>410.400</b>	<b>300.000</b>	<b>116.400</b>	<b>826.800</b>
<b>Ripartizione finanziamento Italia/Albania</b>							<b>710.400</b>	<b>116.400</b>	<b>116.400</b>	

ALLEGATO 3 - B

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36		
Attività																																						
Ristrutturazione Uffici																																						
Acquisto attrezzature																																						
Selezione Personale																																						
Assunzione ingegneri																																						
Gestione operativa PIU																																						