

PARTECIPAZIONE ITALIANA A LIBIA BUILD 2024

SINTESI SETTORE EDILIZIA,
COSTRUZIONI E INFRASTRUTTURE

20
24

Tripoli, Aprile 2024

Trade Promotion Section of the Italian Embassy in Libya
Desk Promozionale ICE a Tripoli
c/o Ambasciata d'Italia a Tripoli
Shara Uahran, 1
P.O. Box 912 - Libia

 **+218 9110 76827**
 **desktripoli@ice.it**

Layout grafico e impaginazione
Direzione Centrale Settori dell'Export
Nucleo Grafica@ice.it
© pytyczek | www.123rf.com

INDICE

QUADRO GENERALE	4
------------------------	----------

EDILIZIA	6
-----------------	----------

INFRASTRUTTURE STRADALI, PORTUALI E AEROPORTUALI	7
---	----------

Aeroporti	7
-----------	---

Strade	7
--------	---

Metro Tripoli e Bengazhi	8
--------------------------	---

Porto di Misurata e Free Zone	9
-------------------------------	---

Accordi & MoU	9
---------------	---

RICOSTRUZIONE di DERN (Cirenaica)	10
-----------------------------------	----

RESTAURO	10
----------	----

PRINCIPALI ENTI LIBICI CON COMPETENZE NEL SETTORE DELLE COSTRUZIONI HOUSING AND INFRASTRUCTURE BOARD	12
---	-----------

QUADRO GENERALE

La Libia ha necessità di costruire, ricostruire o sviluppare gran parte del proprio patrimonio edilizio e infrastrutturale, di fatto, in ogni settore. Dalla fine del regime di Gheddafi (2011) la Libia sta attraversando un

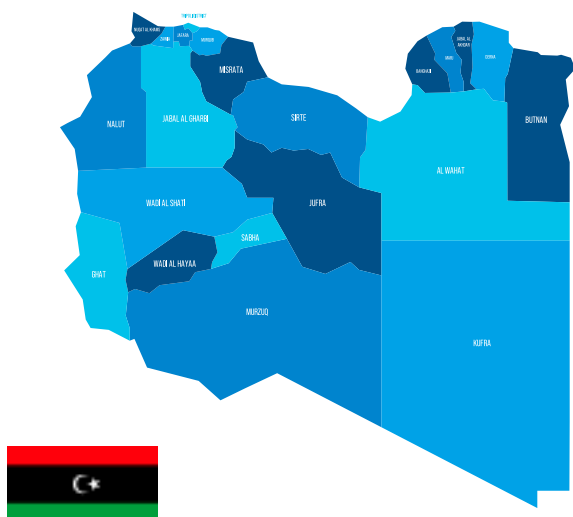
complessa, da una parte in Tripolitania un GUN (Governo di unità nazionale) con a capo il Primo Ministro Debeibah e dall'altra in Cirenaica l'esercito (LNA) guidato da Haftar.

Un Paese con due controparti in continua concorrenza che ha tra gli obiettivi la ricostruzione, in un'ottica di riconciliazione e di supporto finalizzato al recupero post-bellico.

Gli ultimi scontri armati tra le milizie del 2022 e del 2023 non hanno contribuito alla corsa verso le elezioni politiche, tutt'ora in stallo. Fin tanto il processo politico non trovi una soluzione equilibrata che possa condurre il Paese ad una stabilità, risulterà difficile poter pianificare una crescita programmatica nel medio e nel lungo termine.

Gran parte dell'economia e della politica della Libia sono guidate dal ruolo centrale dell'industria del petrolio e del gas. Quando è produttivo, il settore degli idrocarburi rappresenta oltre il 75% del PIL, il 95% delle entrate fiscali e oltre il 90% dei proventi delle esportazioni. Lo sviluppo del settore privato è stato escluso da un settore pubblico sovradimensionato, che ha distorto il mercato locale e gli incentivi economici.

Anche le istituzioni di governance deboli, un settore finanziario sottosviluppato, anni di isolamento dovuto alle



lungo periodo di transizione, non ancora completato. Numerosi anni di conflitto hanno avuto un impatto drammatico sul sistema economico ed infrastrutturale del Paese. In molte aree non sono presenti servizi pubblici essenziali (abitazioni dignitose, rete elettrica, salute pubblica, scuole etc.) (Norwegian Refugee Council, 2022 & REACH, 2023). Ci troviamo di fronte ad una situazione politica

sanzioni e le estorsioni da parte di milizie armate hanno scoraggiato lo sviluppo del settore privato. Osservando la struttura del PIL per prodotto: i servizi contribuiscono per circa il 20%; il settore industriale, in gran parte l'industria del petrolio e del gas, rappresenta quasi l'80%; e il contributo dell'agricoltura al PIL complessivo è pari a circa il 4%. (Oxford Unit, 2024).

Solo le entrate derivanti dallo sfruttamento degli idrocarburi alimentano periodicamente le casse pubbliche, in assenza di un sistema fiscale adeguato con forti legami al vecchio sistema pubblico statalista che prevede numerosi interventi di sussidio, ad iniziare dal prezzo della benzina (in Libia, ad esempio, l'IVA

non è applicata). Secondo i dati pubblicati dalla Banca Centrale della Libia le entrate fiscali nel 2023 sono state pari a 125,9 miliardi di Dinari libici, pari a circa 23,3 miliardi di USD, rispetto ad una spesa pubblica di USD 125,7 miliardi. In sostanza, un pareggio di bilancio, in assenza di prog

rammazione pubblica e divisione politica incidono sulle dinamiche di crescita e prospettiva del Paese. Sul lato produzione petrolifera, secondo i dati pubblicati dalla NOC (National Oil Company of Libya) la produzione di petrolio a novembre 2023 ha raggiunto i 1,229 milioni di barili al giorno.

EDILIZIA

Sono notevoli gli interventi da realizzare, sia sul piano delle costruzioni, sia su quello delle infrastrutture.

In ambito residenziale, il grosso dei progetti edilizi e infrastrutturali non può che essere alimentato dal settore pubblico, si moltiplicano comunque le iniziative di soggetti privati volte a realizzare progetti di piccola o media portata in campo residenziale e commerciale, approfittando anche della debolezza delle autorità che ha lasciato ampio spazio a un diffuso abusivismo nel passato, oggi meno evidente. Molti dei contratti firmati prima della caduta di Gheddafi non sono stati riattivati, per vari motivi, non ultima la richiesta delle aziende straniere di rivedere i costi pattuiti anni prima, o di risarcimento danni per le attrezzature perdute a causa del conflitto; inoltre, l'istituzione di una commissione speciale incaricata di valutare eventuali episodi di corruzione nel processo di aggiudicazione dei vecchi contratti (in totale circa 6.300) non ha fatto che rallentarne ulteriormente la riattivazione. Oggi ci troviamo di fronte ad un cambio di passo incoraggiato dall'eclatante impennata dei prezzi immobiliari verificatasi dopo la rivoluzione del 2011, che ha incentivato a destinare al mattone una buona fetta degli investimenti privati. Fermi i grandi cantieri, la capitale e altre città libiche danno segni di un'effervescente attività edilizia, che si manifesta con la costruzione o ristrutturazione di edifici ad uso abitativo e, in notevole misura, anche commerciale, in particolare con l'apertura di caffè e altri locali destinati

alla ristorazione. Sono tuttavia in corso le opere per la costruzione di nuove aree industriali (capannoni, edifici, infrastrutture) sulla nuova tendenza di sviluppare un settore manifatturiero e industriale che nel passato ha fatto fatica a crescere. Tra le attività urbanistiche di rilievo, il recupero del lungomare di Tripoli un progetto che è appena iniziato e che potrebbe risultare fonte di opportunità per l'offerta italiana, i centri storici (Tripoli, Benghazi e Misurata). Manca un sistema di illuminazione adeguato in tutte le città.

Tali sviluppi positivi stanno sostenendo anche le esportazioni italiane, che dopo lo straordinario successo del 2022 che ha visto una crescita esponenziale del valore +79,17% rispetto al 2021 con 2,17 mld di euro ed una quota di mercato del 10.87%, tra gennaio e novembre 2023, le nostre esportazioni hanno registrato una flessione del 27% rispetto allo stesso periodo del 2022, con un valore 1,54 miliardi di euro e una quota di mercato del 9,24%. Dati che consolidano il posizionamento dell'Italia come primo cliente e terzo fornitore dopo Cina e Turchia. Molti i comparti legati all'attività edilizia (materiali da costruzione, serramenti, cavi elettrici, etc.). Il governo libico non sempre fornisce un quadro chiaro dei principali progetti in essere o da lanciare, né esistono valide ricerche di mercato, rendendo di fatto impossibile tracciare un profilo chiaro ed esaustivo del settore.

INFRASTRUTTURE STRADALI, PORTUALI E AEROPORTUALI

AEROPORTI

La situazione progettuale delle infrastrutture aeroportuali, si trova in una fase di ripresa. In corso i lavori di completamento del nuovo aeroporto internazionale di (Ben Ashir) affidati al Consorzio italiano AENEAS e la recente, la firma di un MoU tra - LCAA, Libya, Central Aviation Authority - la società turca Terminal Yapi e il gruppo inglese "ARG International" per la riapertura dei cantieri del grande aeroporto di Tripoli, fermi dal conflitto del 2011.

Ad oggi, i collegamenti aerei internazionali sono assicurati dal vecchio aeroporto militare di Mijtiga, impiegato per i voli civili con i paesi vicini, tra cui l'Italia con il volo diretto, assicurato da Medsky, tre volte a settimana.

Il 14 marzo u.s. è stato sottoscritto un MoU tra Libia e Turchia, per il ripristino a breve dei voli diretti con Istanbul operati dalla Turkish.

L'Autorità aeroportuale ha spiegato che l'accordo mira a determinare le basi tecniche e finanziarie che saranno concordate tra le parti per procedere con la firma di un contratto definitivo che comprenderà il finanziamento di progetti infrastrutturali, nonché il ripristino dell'aeroporto e la sua gestione in un modo che garantisca lo sviluppo e il miglioramento dei servizi secondo gli standard e i requisiti stabiliti dall'Organizzazione per l'aviazione civile internazionale.

STRADE

Il Paese sta conoscendo un boom della motorizzazione privata, rispetto alla bassa qualità della rete stradale. Sono di versi i progetti programmati, per la manutenzione e l'ampliamento della rete autostradale. In questo ambito, segnaliamo i principali progetti

pubblicati dal Ministero dei Trasporti:

- Costruzione dell'Autostrada Costiera, mega progetto infrastrutturale che risale al Trattato di Amicizia, Partenariato e Cooperazione Italia-

Libia, firmato a Bengasi il 30 agosto 2008. Lotto 1 (Cirenaica) vinto da WeBuild nel 2013, Lotto 4 (Tripolitania) non ancora assegnato (gara in corso).

- Realizzazione del progetto della Shawashna-Bani Muslim Road, lunga 9 km.
- Manutenzione e sviluppo della strada costiera della città di Tripoli;
- Costruzione della Strada Henshir Oulad Abdallah, comune di El Qalaa e del collegamento romano 5.950 km.
- Progetto di manutenzione della strada Ubari Ghat, 360 km.
- Progetto manutenzione della strada principale (Burqan -Adre) 65 km.
- Autostrada Khallet Al-Habaibiya e dell'arteria di collegamento tra Al-Jeneen Road, 4.300 km, nel comune di Tajoura.
- Manutenzione della strada Al -Qaddahiya-Zamzam, 52km.
- Manutenzione stradale Kufra -Abu Zariq, 35 km.

In Libia, il sistema stradale deve anche sopportare gran parte del trasporto merci, poiché non esistono ancora le

ferrovie, malgrado un mega progetto, risalente al 1998, finalizzato a costruire un sistema ferroviario esteso per 3.170 km lungo tutta la costa libica (2.178 km) e con diramazioni a sud verso Sebha e i paesi subsahariani (992 km). Nel 2008 si arrivò all'assegnazione di contratti ai colossi di stato russo (RZD – Russian Railways) e cinese (CRCC - China Railway Construction Corporation) per un valore complessivo di oltre 7 miliardi di dollari, ma i lavori dovettero essere presto interrotti a causa dello scoppio della guerra civile e non sono stati ripresi. Secondo le ultime informazioni riportate sulla stampa locale, si sono riaperti i tavoli del vecchio accordo tecnico e finanziario tra l'ente delle ferrovie libico (Railways Project and Execution Board) e quello russo RZhD che ha iniziato i lavori sull'allora progetto da 4,5 miliardi di dollari per collegare Bengasi e Sirte con una linea ferroviaria di 554 km nell'agosto 2008. L'azienda ha portato macchinari per la posa dei binari, vagoni pianali e una gru da 100 tonnellate. Costruì inoltre alloggi per 400 lavoratori in quella che sarebbe diventata la stazione di Ras Lanuf. Durante la costruzione dovevano essere impiegati 3.500 lavoratori libici e russi. Di recente, sono stati riavviati i contatti per sviluppare il vecchio accordo del 2008.

METRO TRIPOLI E BENGAZHI

Esiste anche un progetto di vecchia data (il primo studio di fattibilità fu realizzato nel 1981), recentemente riemerso all'attenzione delle cronache, per la costruzione di linee di trasporto metropolitano a Tripoli e Bengasi: ad oggi sembrerebbe sia fatta avanti la Grecia con il gruppo

Mytilineas dopo i tentativi del passato da parte di un gruppo non meglio noto di aziende cinesi e britanniche.

PORTO DI MISURATA E FREE ZONE

La Libia ha una rete portuale estesa, lungo l'asse della costa mediterranea ed in rapida fase di miglioramento rispetto al passato. I principali porti commerciali sono Tripoli, Khoms, Misuratah e Zwarah, mentre nella Libia orientale ci sono due porti principali, quelli di Bengasi e Tobruk e altri due più piccoli - il porto di Al-Braiga e il porto di Derna.

I principali porti libici – in particolare Tripoli e Bengasi - sono situati in centri cittadini congestionati e hanno pagato la scarsità di spazio, che si è aggiunta a una generale carenza di attrezzature adeguate. Oggi, invece, ci troviamo di fronte ad una situazione di forte espansione della rete infrastrutturale dei porti. Ad incominciare dai porti di Tripoli, Misurata, Bengazhi, Zuwara, Zawia, e Garabuli.

Da tener presente che, tali progetti di sviluppo, si affiancano alla strategia del governo libico di attivare cinque aree portuali dedicate all'industria della pesca e dell'acquacoltura, in particolare il supporto alla pesca del tonno pinna azzurra che favorirà i porti di - Khoms,

Sousse, Tajoura, Garabuli e Zuwara.

La **zona franca di Misurata (MFZ)** è la prima zona franca in Libia, istituita nel 2000 nella città di Misurata. Con la sua posizione geostrategica, in una delle regioni di trasporto marittimo più intense del Mediterraneo, la MFZ riunisce le più importanti rotte commerciali di collegamento tra Europa-Africa ed il resto del mondo. È parte della MFZ, il porto marittimo commerciale, il più grande della Libia con un volume di traffico del 60% del commercio non-oil del Paese.

<https://mfzly.com/en/about-mfz/>

<https://icpfz.com/EN/>

Nel complesso, il porto di Misurata, favorito anche da una relativa vicinanza alla capitale (190 km), si va affermando come quello più efficiente in Libia.

L'obiettivo è fare di **Misurata** un hub per il transito di cargo nel Mediterraneo, con l'ambizione di competere con i porti italiani e maltesi.

ACCORDI & MOU

La MFZ ha siglato accordo di collaborazione con la China Harbour e con la Singapore's Surbana Jurong in materia di port management.

RICOSTRUZIONE DI DERNA (CIRENAICA)

Si è svolta dal 1 al 2 novembre 2023, a Derna e Benghazi, una “Conferenza internazionale per la ricostruzione dell’area metropolitana di Derna e delle aree limitrofe” a seguito dei disastrosi eventi ambientali causati dall’uragano Daniel che, ha duramente colpito, l’area della città di Derna e delle municipalità limitrofe della Cirenaica. L’evento è stato organizzato dal “Governo della Cirenaica” guidato dal Generale Haftar, in capo alle forze armate (LNA), con la collaborazione del governo dell’est e di tutte le municipalità coinvolte nel processo di ricostruzione.

L’area attualmente interessata dai progetti di riqualificazione e ricostruzione riguarderebbe la costruzione di circa 2900 opere ed infrastrutture - con alti standard internazionali - scuole, strade di collegamento, hotel, ospedali, ricostruzione della diga e per l’approvvigionamento idrico, edilizia residenziale e urbana, strade di collegamento urbano ed extraurbano. Si tratta di un’area comprendente la municipalità di Derna e le aree urbane limitrofe - *Omer Al Mukhtar, Sosa, Sahat, El Marj, Jarden, Baydah.* -.

RESTAURO

Giova ricordare che in Libia a partire dagli anni 20 del secolo scorso in poi, si è sviluppato uno stile architettonico “Il Razionalismo libico”, con le sue importanti testimonianze, rappresentando una preziosa eredità del patrimonio culturale dell’architettura mediterranea.

Questa importante eredità di opere architettoniche costituisce, un’opportunità di sviluppo nei settori diversi dall’architettura pubblica all’edilizia residenziale, dal restauro dei monumenti alla sistemazione delle aree archeologiche, dalla costruzione dei manufatti edilizi per le grandi infrastrutture del trasporto per acqua e per terra, alla pianificazione e progettazione urbanistica.

Oggi rappresentano una memoria storica e inesplorato documento da riscoprire e valorizzare quale veicolo di promozione della architettura italiana e dei processi di internazionalizzazione nella piena sinergia tra istituzioni italiane e libiche.

Il Razionalismo libico costituisce uno dei patrimoni condivisi più cospicui e caratteristici dell’area mediterranea e manifesto di una comune identità culturale.

È un patrimonio da riscoprire, tutelare e valorizzare, offrendo una grande opportunità per lo sviluppo turistico e socioeconomico della Libia.

La conservazione dell'identità storica e culturale del Mediterraneo, di cui il Razionalismo libico è diretta espressione, è possibile solo attraverso il sostegno e la consapevolezza delle comunità locali.

Si contano diversi progetti di quello che è stato fatto sinora e di quello che si potrà fare per il recupero di tale patrimonio. È quanto testimonia, inoltre, il recupero della Moschea di Dorar con annessa Madrasa Islamica nel quartiere di Dhahra, attualmente tra i più importanti e concreti esempi di cooperazione italo-libica del settore, da parte di una'azienda specializzata italiana

aggiudicataria di un contratto con ODAC (Organization for the Development of Administrative Centers) per il recupero di questo sito e del Museo Islamico (ex Villa Volpi).

Tra le località più ricche di opportunità, Tripoli e Bengazhi, in particolare quest'ultima dove andrebbe ricostruito buona parte del centro storico, costruito nel periodo del "Razionalismo libico" distrutto a seguito del conflitto.

PRINCIPALI ENTI LIBICI CON COMPETENZE NEL SETTORE DELLE COSTRUZIONI HOUSING AND INFRASTRUCTURE BOARD

HIB - www.hib.ly

Ente responsabile della realizzazione di progetti abitativi e infrastrutturali (inclusi servizi di pubblica utilità). Istituito nel 2006 come braccio esecutivo del ministero libico dell'edilizia e lavori pubblici.

ODAC - Organization for Developing Administrative Centers – www.odac.ly

Ente responsabile della realizzazione di progetti relativi a edifici per uso pubblico (scuole, ospedali, università, edifici amministrativi).

REEMP

Ras Ejdyer – Emssad Expressway Monitoring Project Management Committee

Comitato sull'esecuzione del progetto dell'autostrada costiera - Ras Ejdyer ed Emssad - istituito ad hoc in seguito agli accordi italo-libici del 2008.

AUTHORITY OF HOUSING AND UTILITIES

Ente responsabile di progetti di urbanistica, istituito nel 2006 sotto l'egida del ministero libico dell'edilizia e lavori pubblici.

LIDCO www.lidco.com.ly

Libyan Investment and Development Company - Agenzia governativa attiva nello sviluppo del settore edilizio. Ha in essere oltre 30 joint ventures con società locali e finalizzate alla realizzazione di specifici progetti.

SSFI www.ssfi.ly

Social Security Fund Investments –Holding interamente controllata dal fondo pensioni libico (Social Security Fund), finalizzata ad investire in vari settori, in particolare l'ospitalità alberghiera. E' proprietaria di diversi hotel a Tripoli (Al Kabir, Al Wahat, Bab al Bahr, etc.), Bengazhi (Tibesti, Ouzu, etc.) e in varie altre città della Libia.

This image shows a single page of white paper with horizontal blue ruling lines. The lines are evenly spaced and run across the width of the page. There is no handwriting or other markings on the paper.

Aprile 2024

Trade Promotion Section of the Italian Embassy in Libya



www.ice.it

www.ice.it/it/mercati/libia/tripoli

www.export.gov.it

ITA - italian trade agency 

IT@tradeagency 

@itatradeagency 

Italian Trade Agency 