

I futuri scenari dell'Unione europea ci suggeriscono che l'Europa farà parte di un mondo economico sempre più globalizzato e costruirà rapporti sempre più intensi con i paesi vicini. L'Europa avrà aree urbane sempre più densamente popolate e si prospettano dei cambiamenti climatici.

La vita delle persone verrà trasformata da innovazioni nei trasporti, nelle tecnologie di comunicazione e in campo energetico. Secondo tali previsioni il settore dei trasporti dovrà soddisfare una sempre maggiore domanda di mobilità. Al contempo, si dovranno trovare soluzioni per diminuire il suo impatto ambientale, sull'economia e sulla società.

La Rete Trans-Europea dei Trasporti (TEN-T) e i Corridoi Paneuropei di Trasporto sono considerati quali strumenti chiave per raggiungere la crescita economica e l'integrazione sociale all'interno del sistema della mappa politica europea. Essi ricoprono un'importanza cruciale nell'espletamento delle politiche europee di allargamento, verso i paesi confinanti. In tal modo le reti di trasporto e di comunicazione svilupperanno ulteriormente le relazioni con i paesi limitrofi dell'UE e aiuterà loro a raggiungere standard più elevati.

Il Corridoio Otto è uno dei dieci "Corridoi Paneuropei dei Trasporti", basato sulle tracce di un antico corridoio romano, chiamato "La Via Egnatia" (Fasolo. M. 2003). Nel prendere in considerazione le relazioni di opere civili, dei servizi e dei principali indicatori operativi del Corridoio Otto, come parte dei Corridoi paneuropei dei trasporti, possiamo osservare quanto segue: il Corridoio Otto non è ancora operativo in tutte le tipologie di trasporto e di servizi lungo tutta la sua lunghezza e superficie. Altresì, vi è una mancanza di collegamenti ferroviari in varie parti di esso, e al contempo, non vi è un'alta operatività delle attuali strade e autostrade. Pertanto, possiamo affermare che non adempie il suo principale ruolo di facilitare la circolazione delle persone, merci ed informazioni nonché esperienze in tutte le sue forme di trasporto, dal Mare Adriatico e Ionio al Mar Mediterraneo fino al Mar Nero. Infine, possiamo concludere che non collega le società, le risorse naturali e le economie tra le due penisole e la regione euro-asiatica.

Il Corridoio Otto non ha capacità logistica e di standard necessari per garantire flussi di traffico di persone, segnalatori orizzontali e verticali, per sostenere situazioni di emergenza e di "block out" di energia elettrica. Contemporaneamente non vi è alcuna alternativa di energia elettrica lungo i suoi segmenti di strade, ferrovie, porti, ecc. Quindi, non persistono le condizioni necessarie per garantire un servizio di trasporto sicuro ed efficiente lungo tutta l'area.

Considerando:

- che i corridoi di trasporto spaziale pianificato, qual parti di un territorio, sono considerati degli strumenti efficaci per lo sviluppo e l'integrazione sociale tra i paesi;

- il fatto che le infrastrutture di trasporto internazionale stanno dimostrando di essere competitive e complementari con un elevato standard di servizio;
- che fino ad oggi le realtà regionali e la situazione geopolitica non è stata a favore dei Balcani;
- che il futuro dei trasporti sarà basato sulla tutela ambientale, sicurezza, sostenibilità e convenienza;
- che le società dei paesi lungo il corridoio sono chiaramente rivolte verso l'integrazione europea e quindi stanno adattando la propria legislazione e standard a quelli europei;
- che, in un prossimo futuro, l'Albania e FYROM(Macedonia) faranno parte della mappa geopolitica europea:

le domande della ricerca che ci poniamo sono le seguenti:

- sarà possibile che paesi come l'Albania, la Macedonia e la Bulgaria, possano sviluppare un trasporto sostenibile lungo i corridoi e creare reti al fine di essere più competitivi e complementari tra TEN-T e i Corridoi paneuropei di trasporto e altre aree?
- Quali politiche dovrebbero venir perseguite e quali strategie dovrebbero venir adottate per la costruzione dei corridoi di trasporto quali parti funzionali del TEN-T e delle reti dei corridoi paneuropei di trasporto? In quale modo possono tali paesi offrire un trasporto confortevole, sicuro e sostenibile per i cittadini dell'Unione europea, e una serie di tipologie di trasporto lungo il Corridoio Otto?
- Che tipo di partnership deve venir messa in essere per far fronte allo sviluppo sostenibile dei corridoi di trasporto?
- Quale politica dovrebbe venir perseguita per far mutare i corridoi di trasporto in corridoi di integrazione sociale e crescita economica?
- È possibile e quali è gli strumenti per costruire uno stato di benessere, lungo i corridoi delle infrastrutture, al di là delle barriere politiche, fisiche, etniche, religiose e culturali, che mira da una prospettiva locale ad una globale?

La teoria e l'approccio concettuale ai corridoi di trasporto saranno presentati in questo studio, al fine di evidenziare i benefici sociali ed economici dell'attività di trasporto, e gli effetti derivate da essa, riguardanti l'attività umana, ambientale, la bio diversità e il riscaldamento globale lungo i corridoi.

Sia la presentazione della situazione della Rete transnazionale europea dei trasporti (TEN-T), sia dei corridoi paneuropei dei trasporti, considerando la sostenibilità e gli orientamenti della Commissione europea, è uno degli obiettivi primari del presente lavoro. Pertanto, l'obiettivo

della ricerca è di presentare la realtà lungo il Corridoio Otto in relazione agli indicatori dello sviluppo sostenibile.

Infine, questo studio cercherà di presentare le possibilità di sviluppo delle migliori esperienze e tenterà di suggerire le soluzioni migliori per uno sviluppo sostenibile delle società dei paesi lungo il Corridoio Otto.