

### 3. IL CORRIDOIO N. VIII

#### 3.1. Introduzione

Il Corridoio n. VIII si sviluppa lungo una direttrice Ovest - Est, che unisce l'Adriatico al Mar Nero, passando per l'Albania, la Macedonia (FYROM) e la Bulgaria, ovvero collegando le seguenti località: Durazzo - Tirana - Skopje - Sofia - Plovdiv - Burgas - Varnas. Esso, fra tutti gli itinerari Ovest - Est, è il più meridionale e sicuramente è anche quello che presenta i maggiori problemi di realizzazione, a causa anche della notevole carenza di vie di comunicazione. Volendo citare un esempio, non esiste a tutt'oggi un collegamento ferroviario tra l'Albania e la Macedonia, né tra quest'ultima e la Bulgaria, mentre il percorso stradale, specialmente tra Albania e Macedonia, è ancora difficilmente percorribile. Ciò nonostante il Corridoio n. VIII, proprio perché si pone come obiettivo primo il collegamento tra l'Albania, la Macedonia e la Bulgaria, tende a rispondere anche ad interessi di carattere più strettamente interbalcanico, e non solo a quelli corrispondenti al fatto di essere una direttrice di valenza internazionale.

Perplessità sull'effettiva utilità nel realizzare questo tipo di Corridoio sono, comunque, emerse in modo particolare con la riammissione della Repubblica Federale Yugoslava nella Comunità internazionale, in seguito alla fine del regime di Milosevic, che era stato la causa principale dell'attacco Nato e del successivo isolamento del paese, con il conseguente blocco dei traffici transbalcanici attraverso la Jugoslavia. Oggi, poiché si fa concreta la possibilità di una riapertura della direttrice transbalcanica Lubiana - Zagabria - Belgrado - Niš - Sofia - Turchia (corrispondente in buona parte al Corridoio n. X), il Corridoio n. VIII, che nella possibilità di offrire una nuova e alternativa via comunicazione interbalcanica tra Occidente e Oriente aveva il suo elemento di forza, potrebbe destare un minor interesse. Questo, a fronte dei potenziali benefici che potrebbero derivare per l'intera area sud - balcanica dalla sua realizzazione, in termini sia di collegamento intrabalcanico, sia di apertura verso l'esterno e di transito (dal bacino adriatico al Mar Nero, e da qui verso l'Asia minore e l'area caucasico - caspica) che di cooperazione economica e transfrontaliera. Uno sviluppo, quindi, difficile.

Gli ostacoli si sono manifestati ad un duplice livello, ossia da una parte bisogna prendere di quadro orografico complesso, quale quello delle aree in cui dovrebbero essere effettuati i lavori, dall'altra dell'incapacità della regione di reperire i fondi nazionali e internazionali atti a coprire i costi dei progetti. La situazione che emerge è, di conseguenza, complessivamente negativa, anche perché, dopo dieci anni dall'accordo trilaterale di Sofia (1991), che ha posto le basi del progetto, e dall'inizio dei primi lavori, in molti casi, nei tre paesi, non si è stati in grado di procedere oltre gli studi di fattibilità e di progettazione.

Tra i tre paesi interessati, la Bulgaria è stata quella che ha espresso i principali dubbi sulla necessità di costruire il Corridoio, per la quale, vista anche la sua posizione geografica che la colloca all'incrocio di alcuni importanti Corridoi pan - europei (Corridoi n. IV, X e potenzialmente IX) il ruolo strategico del Corridoio n. VIII può ritenersi oggi ridimensionato. Diverso è, invece, il discorso per gli altri due paesi attraversati dal Corridoio, cioè l'Albania e la Macedonia.

L'Albania potrebbe conseguire, progressivamente, una posizione interessante quale area di transito mare/terra per i traffici (attraverso la Macedonia) con la Grecia, la Serbia e con la stessa Bulgaria. Questi traffici riguarderebbero indubbiamente l'Italia centro - meridionale, ma anche un cabotaggio internazionale dall'Alto Adriatico, con carichi austriaci, tedeschi e svizzeri. Da un punto di vista interno, la realizzazione di un collegamento ferroviario con sviluppi internazionali potrebbe giustificare i notevoli investimenti necessari alla rete albanese, assai difficilmente gestibile da un punto di vista economico se limitata alla sola dimensione nazionale.

La Macedonia, potendo operare non solo sul porto di Salonicco ma anche su quello di Durazzo, pur essendo interessata ai collegamenti Nord - Sud, desidera al contempo essere inserita in una direttrice Ovest - Est.

Alle difficoltà e ai problemi dei singoli paesi della regione interessati al progetto si sono aggiunte le differenti posizioni geopolitiche di paesi di un'area più allargata, *in primis* l'Italia e la Grecia.

L'Italia è interessata a uno sviluppo della direttrice del Corridoio n. VIII non solo per ragioni geopolitiche ed economiche, ma anche perché vi sarebbe l'obiettivo di sviluppare correnti di traffico in transito tra l'Adriatico, la Bulgaria il Mar Nero, la Turchia e il Vicino Oriente, con progetti di collegamento mare/terra tra la parte meridionale della penisola e i Balcani.

La Grecia, interessata geopoliticamente ed economicamente perlopiù ai collegamenti Sud - Nord, ha cercato di contenere il potenziale impatto del Corridoio n. VIII sia nei confronti del porto di Salonicco (principale porto per il transito delle merci di tutta la penisola balcanica meridionale), sia rispetto al drenaggio di risorse a scapito dei progetti di collegamento Sud - Nord, con la Macedonia, la Serbia e l'Albania.

Alla luce di queste considerazioni, il progetto del Corridoio n. VIII, torna ad essere un problema prevalentemente strategico in un processo di rapporti e di nuovi equilibri interbalcanici. E un problema si pone soprattutto per la parte occidentale del Corridoio n. VIII, in quanto si tratta di evitare di lasciare in una situazione di relativo isolamento, rispetto alle direttrici internazionali, l'Albania e il Kosovo, e di offrire alla Macedonia un altro sbocco al mare, verso Durazzo, oltre a quello tradizionale di Salonicco.

In questo senso, sarebbe auspicabile, quindi, che il progetto del Corridoio n. VIII continui almeno a svilupparsi nella sua parte occidentale, con un'adeguata rete stradale e il previsto collegamento ferroviario tra Albania e Macedonia.

### 3.2. La rete viaria e ferroviaria

L'itinerario stradale del Corridoio n. VIII (per una lunghezza di poco superiore ai 900 km) si sviluppa dal porto albanese di Durazzo, per continuare in Macedonia e raggiungere la Bulgaria lungo la direttrice Skopje - Sofia. Da Sofia, il Corridoio dispone di una rete stradale e autostradale sufficientemente efficiente, che permette di arrivare fino ai porti di Burgas e Varna, sul Mar Nero.

Ad ogni modo, l'intero sistema stradale del Corridoio presenta caratteristiche diverse, tanto sul piano delle velocità medie consentite, quanto su quello della capacità di sostenere con sufficiente sicurezza il traffico di mezzi pesanti. Le velocità medie per il trasporto merci non vanno oltre i 30km/h in Albania, mentre in Macedonia (FYROM) essa crescono, seppur non di molto, fino ai 70 km/h. La situazione migliora in Bulgaria ma solo sulla rete autostradale, evidenziando, invece, caratteristiche simili a quelle della Macedonia sul resto della rete stradale nazionale.

Il quadro che ne emerge è caratterizzato, quindi, da gravi problemi di percorribilità, molti ancora insoluti specialmente lungo il tracciato albanese. Inoltre esistono difficoltà di transito anche in altri punti della rete stradale, soprattutto per quanto riguarda l'attraversamento dei confini tra gli Stati, dovute alla particolare conformazione orografica del terreno, caratterizzato da strette valli e da passi montani.

Il progetto della rete ferroviaria del Corridoio n. VIII si sviluppa, invece, su di un tracciato di circa 1.184 km che, dal porto di Durazzo in Albania attraversa la Macedonia per continuare in Bulgaria e, sulla direttrice Sofia - Karnobar, terminare nei porti di Varna e Burgas.

Anche la rete ferroviaria ha grosse difficoltà di transito, dovute alla presenza di linee a binario unico e con velocità medie molto ridotte: non supera i 25 - 30 km/h in Albania, arriva a 70 km/h lungo la tratta macedone, e aumenta infine in Bulgaria (120 km/h).

Al di là di queste difficoltà, il problema principale di questa infrastruttura risulta, comunque, la mancanza di connessioni tra le reti ferroviarie dei tre paesi, visto che non esistono i collegamenti di raccordo tra l'Albania e la Macedonia (68,8 km di cui 66 km in Macedonia) e tra quest'ultima e la Bulgaria (57,5 km di cui 55 km in Macedonia).

Sotto il profilo tecnico, tutto il sistema ferroviario dell'area si presenta, infine, decisamente insufficiente, e ancora una volta l'Albania presenta la situazione più critica, poiché all'obsolescenza delle strutture esistenti si affianca il problema dell'inadeguatezza delle gallerie ferroviarie, più basse rispetto agli standard europei.

Concludiamo ricordando che i lavori di modernizzazione e di riassetto della rete, così come i finanziamenti a disposizione, sono apparsi finora limitati. Ciò nonostante, il progetto globale per la realizzazione del sistema ferroviario del Corridoio, con costi che si attestano sui quattro miliardi di dollari, dovrebbe essere portato a termine entro il 2010.