

Bridging Sustainable Societies Along Adriatic Peninsulas

Reis Mulita, PhD

University "Marin Barleti" Tirana/Albania

Abstract: The study will introduce a societal model of sustainable development and communication along Adriatic Peninsulas, using traditional & modern motorways of seas bridging human values along Adriatic Peninsulas. Historically Adriatic Sea roots have linked societies across Apennines and Balkan Peninsula coasts, bridging diverse social groups, ethnics, cultures, religious, and identities of Europe and Asia. Under the EU perspectives Adriatic Motorways of the Seas are challenging communication of natural and human values enhancing sustainable developments considering economy, society and environmental impacts. What should do contemporary societies along Adriatic coasts to exercise sustainable communication generating long term human wellbeing? The Present Corridor Eight, a Pan European, one – the ancient "La Via Egnatia" will be introduced as a case study pointing out societal possibilities exercising sustainable developments, linking Apennine with Western Balkans. Literature review, dates analyses, comparisons, interviews, questionnaires using web communications, graphics, etc, will be some methodological approaches finalizing the paper presentation. I'll introduce a new concept of communication bridging Apennines with Western Balkans under sustainable principles of EU experiences, considering all the Italy as a western gate of Corridor Eight that benefits societies along Adriatic Peninsulas. Cost benefits economic activity, low carbon emissions, safe, clean and secure transport for passengers, using motorways of the Adriatic Sea and Seaports of Italy and Albania, should promote touristic activity, using La via Egnatia as a Trace of cultural heritages, archeological sites. I'll conclude the study pointing out that human and natural resources along Adriatic Sea Peninsulas support long term wellbeing's, while contemporary society should use the triangle principles of sustainable development.

Key words: Society, Adriatic Peninsulas, Motorways of the Sea, Sustainable Development.

La presentazione "Bridging Sustainable Societies along Adriatic Peninsulas" la baso sulla supposizione che la società degli Appennini e dei Balcani del West presentano tutte le possibilità per dare vita ad uno spazio della coesione territoriale e sociale, in cui le risorse e i valori umani ed ambientali si scambiano reciprocamente per costruire il modello della società del benessere. I fattori ambientali e sociali, le grandi libertà del tragito di persone, delle merci delle idee e dei servizi, avanzando con i ritmi e i passi dell'integrazione dell'Albania nell'Unione Europea, creano il territorio adatto per la modelazione delle due società sviluppate in modo sostenibile che contemporaneamente vengono divise ed unite dall'Adriatico.

La conferenza di Stokholm (1972),¹ il Summit delle Nazioni Unite sulla Conservazione dell'Ambiente,² il Summit della Terra (Rios 1992)³ con Agenda 21, il Summit di Johannesburg,⁴ come anche prossimamente Rio +20, (June 2012),⁵ sono alcuni degli eventi globali che hanno definito il concetto, i programmi e gli obiettivi globali per il modo come la società e l'ambiente si svilupperanno nel ventunesimo secolo.

Il modello programmato per sviluppare la società e l'ambiente contemporaneo e prospettivo mette in risalto la conclusione importante che l'economia, la società e l'ambiente (ovvero i pilastri dello sviluppo sostenibile secondo il Brundtland Raport) devono svilupparsi tutti con gli stessi passi in modo armonico con l'un l'altro e soprattutto equilibrato.

Tramite uno sviluppo di questo tipo, la società userà le risorse per rispondere alle richieste necessarie attuali, non lasciando in secondo piano i bisogni delle generazioni che seguiranno. Secondo l'Agenda 21, il modello dello sviluppo sostenibile rende possibile la crescita e lo sviluppo dell'economia, la riduzione della povertà, il miglioramento della povertà e della lotta contro l'analfabetismo, dei servizi sanitari, più pratica della politica gender, etc.

La leadership globale ai giorni d'oggi garantisce iniziative delle pratiche governative del tipo Green Growth Strategies, considerando le politiche e le strategie per la cosiddetta economia verde come una risposta alla crisi e questo valutando che l'economia verde e la crescita dell'economia sono due fenomeni che vanno allo stesso passo. Addirittura si valuta

¹ La Conferenza di Stokholm sull'Ambiente Umana (1972)

² World Commission on Environment and Development che ha dato come risultato il "Brundtland Raport"

³ UN Conference on Environment and Development - the "Earth Summit" (in Rio de Janeiro);

⁴ The UN World Summit on Sustainable Development (2002);

⁵ Rio +20 prenderà atto a giugno 2012, 20 anni dopo il Summit Rio della Terra;

che lo sviluppo di una strategia della crescita verde si può raggiungere trattando l'economia assieme alla tecnologia e agli aspetti sociali sotto un programma comune.

“The rewards of greening the world's economies are tangible and considerable, the means are at hand for both governments and the private sector, and the time to engage the challenge is now.” (OECD: 2011)

Come concepisco la società che si sviluppa? Trasmette e scambia le risorse umane ed ambientali in modo stabile sostenibile?

Tradotto più concretamente il concetto di “Brund Land Commission”⁶, la società sviluppata in modo sostenibile la valuto come una società che pensa ed agisce sulla base dei principi dello stesso sviluppo sostenibile, la valuto come una società che genera possibilità economiche e benefici dal processo della trasmissione e dello scambio delle risorse umane ed ambientali, che protegge e si prende cura dell'ambiente, dell'eredità storica e culturale dei propri antenati. La vedo come una società che coltiva e consuma sotto la mentalità del “Green Economy”.⁷

Nella pubblicazione di OECD “Towards a Green Economy: Pathways to Sustainable Development and Poverty Eradication” si sottolinea che:

“Changing towards a green economy is imperative considering the new challenges the world is currently facing, the report underlines. There is increasing recognition that conventional economic models are no longer sustainable, and that better management of the natural environment could, in the longer term, contribute to economic growth, prosperity and well-being” (OECD: 2011)

Sarà un modello della comunicazione “people to people” con protagonisti i membri delle comunità professionali, scientifiche, ricercatrici, artistiche e sportive e soprattutto la comunicazione con basi le comunità migranti che renderà possibile il concetto sovracitato secondo il quale si collegano, si difendono, si trasmettono e si proteggono le risorse della natura, degli spazi che si avviano dal mare tra i due penisoli per raggiungere i continenti europeo e asiatico.⁸

Un modello concepito in questa maniera renderà possibile la comunicazione a livello trans-nazionale delle linee delle tubazioni del petrolio e del gas, ma non solo, della telecomunicazione, e prossimamente dei treni sotterranei, subacquei, delle linee virtuali ecc.

Le comunicazioni, scambi e protezioni sovracitate si attueranno in base agli indicatori sostenibili per tutte e tre le componenti del modello sovracitato generando infinite possibilità economiche, dando il via ad una società del benessere sotto gli indicatori del cosiddetto wellbeing, e ad un ambiente sano e pulito.

Le influenze dell'ambiente hanno dimensioni cross e transborder. Una simile argomentazione si potrebbe usare anche nel caso dei rapporti tra l'Albania e l'Italia, così come i due paesi possono servire per comunicare e scambiare valori e sviluppi positivi, allo stesso modo si possono causare conseguenze rispettive e reciproche. L'Albania e l'Italia sono paesi confinanti e come tali ogni elemento ambientale ha conseguenze reciproche. L'ambiente sul confine offre le opportunità di collaborazione fra i due paesi però allo stesso modo può causare conflitti e rovine dei loro rapporti. In generale le questioni ambientali nella zona di confine sono causa di conflitti e problemi fra i due stati, come viene anche determinato nella letteratura (Letell 2002, 25 – 27; VanDeveer 2004, 313; Sundqvist, chap. 7).

L'Albania e l'Italia sono destinazione di scambio di risorse umane ed ambientali che collegano non solo gli Appennini con i Balcani ma anche l'Euroasia.

Ma come si può costruire un simile modello di diffusione sotto le condizioni della libertà, individualità e delle indipendenze locali, e inoltre e soprattutto sotto le condizioni della globalizzazione?

Euroregion può contribuire massimamente per realizzare un'opportunità del genere, in quanto in grado di mettere il modello desiderato in un'istituzione con basi legali.

Va osservato che, in ordine di rendere il processo più vivace, sensibile e tangibile dalla società in termini sostenibili e prospettivi è necessaria la presenza di un clima orientato su: il raggiungimento del modello della coesione dei valori naturali ed umani tra l'Italia e l'Albania.

I rapporti della collaborazione tra l'Italia e l'Albania secondo il modello concepito si possono raggiungere trattando sotto il punto di vista delle Sfide del Millennio MDG⁹.

Gli obiettivi dello sviluppo del millennio determinano otto doveri e diciotto questioni da risolvere fino all'anno 2012. In accordo con 192 stati membri dell'UN, si giunse all'accordo mondiale che si devono raggiungere dei risultati predefiniti riguardo le questioni più critiche dello sviluppo urbano. In questi obiettivi si determina anche la garanzia del

⁶ La commissione prese il nome in onore del Capo di questa commissione, Sgn. Brundland, ex primo ministro della Norvegia.

⁷ Il modello secondo il quale lo sviluppo economico si compie gestendo l'ambiente e il benessere sociale;

⁸ Storicamente i due penisoli hanno collegato le comunicazioni tra i continenti Europa ed Asia.

⁹ Gli obiettivi del MDG, si decisero ufficialmente nell'anno 2000 nell'incontro dell'UN millennium;

mantenimento della stabilità ambientale. Questo obiettivo determina l'integrazione dei principi dello sviluppo sostenibile nelle politiche nazionali per il prevenzione delle perdite delle risorse umani ed ambientali.

La trattazione del modello che sto presentando la argomento anche sotto il punto di vista delle sfide del Millennio e dell'Agenda 21, che hanno come contenuto la creazione di una società del benessere a livello globale, facendo sparire la povertà, incentivando l'occupazione, l'istruzione, l'assicurazione sanitaria, migliorando l'ambiente riducendo l'inquinamento. Tali indicatori si possono raggiungere attraverso la crescita economica, l'inclusione sociale, attraverso il diritto sociale e così via.

Essere il posto più vicino all'Italia nella posizione della porta dei Balcani del West è un privilegio dal punto di vista economico in quanto puoi *controllare, amministrare e trarre benefici* da tutte le occasioni che seguono da questo vantaggio.

È possibile all'Italia e all'Albania dimostrare insieme un modello coesivo della trasmissione dello scambio delle risorse?

Darò la risposta alle domande sovraccitate soffermandomi in realtà tangibili e concrete, concentrate principalmente sullo spazio delle imponde di "La Via Egnatia", come anche su:

- a- La Via Egnatia¹⁰ e l'Ottavo PanEuropeo, corridoi storici e contemporanei della comunicazione tra le società delle penisole e tramite loro tra i continenti dell'Euro-Asia;
- b- Le autostrade marine¹¹ che collegano le penisole rendono possibile lo sviluppo e l'orientazione del trasporto e della comunicazione attraverso le vie marine che inquinano l'ambiente in indicatori minimali rispetto alle altre tipologie di trasporto;
- c- I prodotti agricoli e d'allevamento coltivati in Albania possono essere una risorsa inesauribile di benefici per gli allevatori che li coltivano sfruttando i suoli fertili biqesore, ormai quasi tutte trascurate. Le comunità dei migranti albanesi in Italia come d'altra parte le comunità del commercio, quelle Aid Nonprofit, culturali, religiose e amministrative pubbliche dell'Italia in Albania;
- d- Tutti gli strumenti sovraccitati rendono possibile lo sviluppo del turismo lungo gli spazi urbani e rurali descritto dal Ottavo Corridoio Paneuropeo del Trasporto sulle tracce di "La via Egnatia", come anche in tutto il territorio del paese notevole per le diversità sociali e ambientali, quelle nuove e quelle nuove e quelle ereditate.

Gli immigrati albanesi in Italia. I flussi migratori da un posto all'altro risultano sempre ponti di comunicazione e collaborazione tra il paese accogliente e quello del paese dell'origine. Essi contribuiscono positivamente nello scambio di valori materiali ed umani e nell'interesse reciproco. Un simile argomento viene sottolineato anche da Giddings¹² in *Sociology* mentre accentua:

"Migratory movements add to ethnic and cultural diversity in many societies and help to shape demographic economic and social dynamics".

C'è abbastanza argomentazione sul perché le categorie sociali degli immigrati albanesi possono essere fattori potenti nell'idea che viene presentata:

L'immigrazione principalmente nella direzione Albania- Italia, anche viceversa, è stato un processo storico continuo, il quale secondo i dati e le risorse storiche e scientifiche, ha le proprie radici al ottavo-settimo secolo prima della nascita di Cristo, che continua attraverso le vie marittime e La Via Egnatia, come anche viene descritto negli studi su questo periodo:

*Rome was forced to wage war repeatedly in Illyria before that country could be made a province. Then for the first time it became, more accessible roads were built and the beginning of progress made, while the Roman legions maintained peace and paved the way for trade and commerce."*¹³

per raggiungere la migrazione del periodo dopo la morte di Scanderbeg. Va nominato che il processo della migrazione albanese dopo la morte di Scanderbeg è stato molto ben-accolto e appoggiato dalla società degli Appennini. Come tale il processo ha lasciato impronte e si basa in un'integrazione naturale favorizzando il processo che stiamo trattando.

La Seconda Guerra Mondiale ha portato la migrazione di molti italiani in Albania, mentre il territorio albanese si è trasformato in una arena del gioco della guerra reale tra l'Italia, la Grecia, tra i rapporti tedesco-italiani dopo la

¹⁰Il nome della strada antica che prendeva via sulle coste degli Appennini dell'Est per continuare sulle porte dell'Adriatico a Durrah e ad Apollonia;

¹¹ L'autostrada marina è un concetto definito dalla Conferenza dei Ministeri Europei dei Trasporti, per chiamare tutte le vie marittime parte delle reti Pan Europea del Trasporto;

¹² Anthony Giddens, noto sociologo e politologo britannico.

¹³ Dr. K. G. Brandis has presented in "Harmsworth History of the World"

capitolazione dell'Italia. Questi eventi anche se con il linguaggio della guerra, della conquista e delle congetture di quel periodo in contenuto hanno lasciato tracce nella società albanese, però anche in quella italiana.

Quattro anni portano sempre con sé un intero processo di vita con tutti gli elementi, l'alimentazione, la lingua, le abitudini, la gastronomia, il paesaggio ambientale ecc. Va però accentuato che per arrivare alla Seconda Guerra Mondiale tra entrambi i paesi c'è stata una continuità di comunicazioni e di scambi, di valori, di rapporti politici governanti. Il periodo del re' Zog costruì nell'istituzione rapporti tali che l'arrivo dell'Italia in aprile del 1939 veniva considerata dall'Italia come un contributo per lo sviluppo dell'Albania.

Sicuramente il processo più sensibile e con tracce più visibile nella questione che stiamo trattando è la migrazione albanese in Italia negli anni 1990-2012. Si tratta di 22 anni durante i quali il processo è continuo ed avanza con ritmi costanti.

Va evidenziato il fatto che il modo in cui gli albanesi sono andati in Italia non favorizza affatto l'idea che stiamo trattando. Le categorie degli immigrati albanesi sono persone o gruppi di persone provenienti principalmente senza integrandosi, in un modo non professionale, non tutti in modo regolare, non tutti accettabile per come sono andati e come si sono stabilizzati in Italia.

Questa riflessione sui sovraccarichi indicatori è molto presente nella posizione della società italiana verso le categorie professionali e i vari immigrati albanesi là. Riguardo a questo argomento possiamo offrire molte informazioni e ricerche concrete da vari noti sociologi estranei e non¹⁴. Fra l'altro bisogna considerare che lo scorso decennio costituisce un periodo di crisi globale e come è logico concludere in situazioni del genere gli impatti sociali ed economici toccano le categorie sociali costituite dagli stranieri, classificandole come le meno accettabili nel proprio territorio nazionale.

Malgrado gli inevitabili impatti sovraccarichi, le comunità albanesi in Italia si possono trasformare in protagonisti della collaborazione e dello scambio di risorse e valori fra le due società.

Queste ed altre argomentazioni ed indicatori portano alla conclusione che nonostante esistano le risorse sociali per stabilire dei rapporti tra i due paesi utilizzando gli immigrati come catalizzatori, tuttavia non esistono le condizioni affinché le categorie sociali degli immigrati albanesi possano contribuire come risorse effettive integranti, oppure come semplicemente tramite di scambi di valori umani ed ambientali fra i due paesi.

Nonostante il discorso sovraccaricato è cruciale nell'analisi che facciamo, possiamo allo stesso modo d'altra parte nominare indicatori importanti che possono far sì che gli immigrati albanesi diventino effettivamente portatori dello sviluppo sostenibile ad entrambi i paesi.

Nelle regioni d'Italia, i cittadini albanesi residenti in Italia detengono il record a Puglia, Adige, Friuli Venezia Giulia, Toscana, Umbria, Marche, Abruzzo, Basilicata. Nelle grandi città vivono circa il 26 % degli albanesi d'Italia mentre il 74 % di loro vivono in città e comuni più piccoli.¹⁵

Un enorme potenziale per lo sviluppo dei modelli che trattiamo è costituito dagli studenti albanesi, i quali reputo essere portatori dei modelli dello sviluppo sostenibile di un domani molto vicino. Sono loro che renderanno possibile la comunicazione reale di valori fra i due paesi.

Perché proprio loro e non la generazione o le categorie migrante degli anni 1990-2010?

Gli studenti albanesi in totale (con pochissime eccezioni) sono andati in Italia tramite strade legali, oppure sono figli di immigrati ormai sposati in Italia, residenti con il permesso di soggiorno oppure cittadini italiani. Come tali sono più integrati, più accettati e più convincenti per l'ambiente sociale là. Come conseguenza hanno più potere.

Un altro argomento che favorizza l'idea presentata consiste nel fatto che gli studenti approcciano le conoscenze e le pratiche più temporanee dei vari settori di vita negli studi universitari e post-universitari. Come conseguenza sono competitivi reali di valori. Come tali saranno loro ad orientare le priorità dello sviluppo verso l'Albania, però sicuramente accetteranno vivere in Italia, in quanto lo standard di vita lì è molto meglio di quello qua in Albania, e nel caso in cui tornassero in Albania, vivrebbero con un piede nei Balcani e l'altro in Italia.

Parlando sempre di questo argomento è significativo il fatto che la comunità degli studenti albanesi in Italia continua ad avere crescita costante mentre le comunità degli altri paesi hanno un calo del numero degli studenti in Italia. Questo fatto parla di una stabilità nei rapporti fra le due società come anche la portata in prospettiva del processo.

Sullo scenario di un modello della coesione territoriale e sociale tra lo spazio degli Appennini e dell'Albania, ogni albanese deve essere stimolante e portatore di rapporti di comunicazione e scambio di valori fra i due paesi.

¹⁴ Prof. Dr. Zyhdj Dervishi ha offerto ricerche di studio importanti fatte in Italia riguardo a questa questione nel suo libro "Veshtrime te Kryqezuara ne Det" ("Sguardi incrociati sul mare")

¹⁵ Dati presi da ISTAT 2006;

La società fra i due paesi la progetto in modo tale che gli alunni, gli studenti, gli impiegati delle istituzioni pubbliche ecc, possano viaggiare come businessman, come ricercatori, esploratori scientifici, come coltivanti delle risorse e dei prodotti ambientali e così via.

Il concetto teorico della comunicazione cross e trans border da vita all'idea sul modello della coesione territoriale e sociale fra i due paesi.

Su questo argomento affermano anche studiosi accademici del campo.

*"The regulation of transboundary air pollution results from a combination of social order, political negotiations, and scientific practices".*¹⁶

Le dimensioni degli sviluppi globali hanno messo in evidenza il fatto che, dato che molte questioni vengono risolte al di fuori dei confini nazionali, allora risulta cambiato l'importanza e il ruolo degli stati nazionali.

Riguardo a questo Josef Stiglitz¹⁷ ha osservato che *"vanno creati a livello nazionale delle istituzioni democratiche con lo scopo di risolvere in modo effettivo i problemi che lo stesso processo della globalizzazione ha creato"*.

I beni materiali, spirituali o ambientali, si creano a livello dei territori nazionali oppure vengono esportati, mentre il benessere si costruisce e si vive nel territorio nazionale, quindi nel nostro caso, all'interno dei confini dell'Albania e dell'Italia.

Le collaborazioni e le comunicazioni cross e trans-border costruite nell'istituzione come sopra accentuato, sono un'ottima possibilità per sminuire le differenze degli standard di vita dei due paesi.

Lo sviluppo sostenibile va concepito come il compiere dei bisogni odierni senza ridurre le possibilità per rispondere ai bisogni delle generazioni future.

Molto spesso capita che il modello dello sviluppo sostenibile si concentri solo sulla seconda parte e sugli effetti dell'attività per il futuro.

Il modello dello sviluppo sostenibile richiede al contrario che innanzitutto vengano compiuti i bisogni attuali.

Ai giorni d'oggi il mondo presenta delle differenze fra i gruppi sociali per quanto riguarda i guadagni, l'accesso ai servizi sanitari, l'istruzione, ecc, indicatori che sono molto visibili fra i paesi più sviluppati e quelli più poveri.

Come conseguenza, lo sminuire di questi riferimenti rimane una delle priorità per la realizzazione dello sviluppo sostenibile.

Attualmente ci sono visibili differenze dello standard di vita fra i due paesi.

L'Italia e l'Albania hanno le proprie condizioni specifiche collegare alla storia, all'economia e agli sviluppi socio-economici, mentre i principi di base e le premesse per lo sviluppo vengono richiesti di essere gli stessi per entrambi i paesi.

Concentrandoci sullo scambio di valori e dei modelli dello sviluppo sostenibile su i due paesi faccio riferimento al modello dello scambio dei prodotti biologici agricoli e d'allevamento.

Si sa che il costo di qualsiasi prodotto del genere in Albania è molto meno costoso che in Italia e la situazione rimarrà la stessa per almeno un decennio. D'altra parte il mercato degli Appennini avrà spazio per i prodotti bio in modo permanente, anche quando i valori del mercato della manodopera saranno uguali fra entrambi i paesi.

La coltivazione dei prodotti bio, la conservazione delle diversità ambientali si basa anche dalle istituzioni globali specializzate nel campo. Nel secondo principio della Dichiarazione di Stoccolma Agenda¹⁸, si determina che:

*"The natural resources of the earth, including the air, water, land, flora and fauna and especially representative samples of natural ecosystems, must be safeguarded for the benefit of present and future generations through careful planning or management, as appropriate..."*¹⁹

Ci sono una serie di argomenti sul perché sarà così anche in seguito: i prodotti biologici del territorio albanese sono vicini ai valori di quello italiano in quanto si trovano nella stessa latitudine geografica, quindi sotto gli stessi indicatori atmosferici, quasi sotto le stesse influenze marittime e così via parlando di altri indicatori a favore dell'argomento che stiamo trattando.

Allora perché le terre e le colline fertili dell'Albania rimangono sterili non sfruttate?

Il modello progettato per i prodotti biologici dev'essere un modello del partnership tra gli attori dell'iniziativa libera, appoggiata e garantita dagli attori del governo su tutti i livelli.

¹⁶ Peter M. Haas, is professor of political science at University of Massachusetts Amherst;

¹⁷ Josef Stiglitz, Prof. I Columbia University, economist. Vincitore del premio [Nobel Memorial Prize in Economic Sciences](#) (2001);

¹⁸ Si tratta di un Agenda uscita dalla Conferenza dell'UN per l'ambiente umano human 1972

¹⁹ (UN : 1972)

Dall'altra parte una partnership del genere deve garantire anche l'assicurazione e la certificazione dei prodotti che verranno consumati e si muoveranno sul mercato italiano.

Modelli di questo genere si offrono dalle istituzioni internazionali di prestigio (OECD Parigi 2011) Una simile partnership costruita sull'istituzione può incentivare tantissimo questo processo.

Viene richiesta una simile combinazione perchè il mercato e il consumatore italiano non ha ancora la totale fiducia nei prodotti albanesi, mentre lo stesso produttore e coltivatore albanese non gode degli standard per offrire prodotti a quantità coem si richiedono in questo caso.

I rapporti dell'Albania sotto gli indicatori dello sviluppo sostenibile possono fiorire nello spazio lungo l'Ottavo Corridoio Paneuropeo del Trasporto che attraversa l'Albania, come comunicazione delle grandi liberà europee e globali che prendono il via dall'Italia, però sotto un nuovo concetto secondo il quale tutta l'Italia venga considerata porta del Corridoio e non solo Bari e Brindisi.

L'ipotesi di considerare Bari e Brindisi come porte dell'Italia per questo corridoio è fallita perchè così parlano i fatti concreti. Sotto un nuovo punto di vista tutta l'Italia dev'essere porta della comunicazione fra le due penisole e attraverso loro , porta di comunicazione fra l'Euroasia, però seguendo le tracce della comunicazione del Corridoio Ottavo e della Via Egnatia.

Sotto un nuovo punto di vista va trattato anche la missione e il ruolo del'Adriatico del Nord, coem spazio che trasmette i modelli dello sviluppo sostenibile sulle porte dei Balcani.

I modelli dello sviluppo economico, sociale, e governante provenienti tramite questo spazio possono contribuire tanto per la società albanese.

Sempre guardando da questo punto di vista sarà possibile lo scambio e la comunicazione dell'economia del trasporto, del petrolio, del gas, delle tubazioni della comunicazione, della digitelecomunicazione fino a che si possa parlare di un tunnel subacqueo che incuderà in se stesso tutta l'infrastruttura delle comunicazione umana, energetica, telecomunicativa e così via.

L'Italia in primis e i partner dei Balcani non stanno gestendo come si deve le possibilità d'oro che la natura e la società ha offerto a loro nei millenni: l'essere così vicine, che consiste in un arma in più per loro con un potere e potenziale illimitato.

Mentre i Balcani hanno problemi, la strada della comunicazione tradizionale "La Via Egnatia " si trasforma in una "Nea Egnatia".

Una possibile comunicazione è offerta dall'itinerario di tipo turistico, storico, marittimo oppure alpino, quello degli ecosistemi e così via: Oriku-Karaburuni-Llogaraja, Narta, Apolonia, Durresi, Berati , Elbasani e altre tracce di "La Via Egnatia", possono accogliere considerevoli quantità di turisti provenienti non solo dall'Italia ma anche dall'Europa e da tutte le parti del mondo.

Ma conoscono gli italiani le ricchezze ambientali, l'eredità storica e culturale, le pratiche religiose degli albanesi e le cose che collegano loro con gli albanesi e l'Albania?

Sanno tutti gli italiani che Madre Teresa e Scanderbeg erano albanesi e cristiani?

Prendersi cura dell'ambiente, degli ecosistemi, delle diversità ambientali, del turismo ambientale, storico, culturale, religioso, della convivenza e dell'armonia religiosa, in un unico giorno di turismo per una sola persona si trasformano in valori monetari per il territorio dell'Albania.

Se poi verranno spesi dentro i confini dell'Albania o fuori questo dipende solo dal modo in cui verranno amministrati e gestiti i beni ambientali e umani lungo il territorio a cui faccio riferimento. Una cosa però rimane certa, ogni elemento sovraccitato si traduce, si converte in una crescita economica, in occupazione, in beni materiali, in istruzione, assicurazione sanitaria, sociale, pubblica ed ambientale e così via.

I corridoi del trasporto e della comunicazione si stanno trasformando in corridoi ecologici praticando sicuri e sani modelli dell'attività che inquina meno. Le politiche e le pratiche dell'UE in particolar modo danno un'importanza rilevante a questo elemento.²⁰

Essere collegati tramite il mare in una distanza così piccola significa poter comunicare in modo stabile, in quanto lo stesso mare significa comunicare in modo stabile, in quanto lo stesso mare trasmette un modello di comunicazione stabile, definito come "Clean-Safe- Secure".

²⁰ Una simile è stata anche "EU Green Corridors Conference: towards climate-neutral freight transport"; che ha sviluppato le lavorazioni a Brussels, 9 December 2009;

La comunicazione attraverso il mare inquina poco l'ambiente. E' questa l'argomentazione sul perchè le politiche dell'Unione Europea appoggiano lo sviluppo delle "Autostrade Marittime" (Motorways of the Seas).

La comunicazione marittima si fa in gruppo e come tale sostituisce ed elimina gli incidenti, l'inquinamento di centinaia di macchine o altri mezzi di trasporto stradale, come anche aumenta l'assicurazione del trasporto verso le persone che ci partecipano a questo ambiente. Mentre per quanto riguarda i bio-carburanti, l'eletrolisi e le energie alternative diminuiranno massimalmente l'inquinamento dell'ambiente causata dall'azione del trasporto marittimo.

Lo sviluppo della cultura e delle reti dell'eredità culturale e storica lungo il corridoio può incentivare contribuire sullo sviluppo economico e sociale della zona lungo questo corridoio, come anche un centro della cultura e dell'arte e della diffusione dell'informazione può contribuire massimalmente su questo scopo.

Ma ci sarà interesse e visibilità economica la comunicazione attraverso il Corridoio Ottavo oppure attraverso le Autostrade del Mar Mediterraneo, attraverso le quali l'Albania si trova ad approfittare dai flussi della comunicazione?

Secondo le valutazioni degli studiosi, i flussi del trasporto delle merci dell'Europa del West fino al 2025 avranno due direzioni principali, la Russia e la Turchia. Ogni passaggio per la Turchia è più competitivo se passa attraverso l'Albania solo sotto una condizione però: se si sviluppa sotto il modello dello sviluppo sostenibile, quindi essere competitivo in termini economici, essere ambientale sicuro e sano.

Se il flusso di cui parliamo passa anche attraverso l'Italia, attraverso Otranto e l'Albania e le porte dell'Adriatico del Nord, questo dipenderà solo dalle società di entrambi i paesi con i propri attori governanti.

La natura ha donato nei propri termini su questo modello l'avvicinanza della comunicazione costiera che rende il modello competitivo e vincitore, ha donato il mare come elemento e spazio dello sviluppo sostenibile. Quali sono le condizioni che favorizzano la comunicazione lungo il Corridoio Ottavo?

Se le strade sono sicure senza incidenti, se l'amministrazione dei flussi commerciali è trasparente senza procedure allungate, se la regione è tranquilla e senza conflitti, se i protagonisti governanti a livelli locali, nazionali e regionali collaborano, allora il più alto flusso di comunicazione attraverserà l'Albania. Spetta alla società, ai protagonisti della società democratica e principalmente a quelli politici dare una soluzione alle sfide sovraccitate.

D'altra parte, se questi indicatori vengono a mancare, come è successo finora, le tracce della natura moderna diventeranno mobili. Come conseguenza "La Via Egnatia", scolpita in millenni della storia, può spostarsi in centinaia e mille chilometri più a Sud in un unico decennio, addirittura cambiando nome in "Nea Egnatia".²¹ Per l'Albania Shqiperine, ma principalmente anche per l'Italia, (OECD, May 2011) simili deviazioni comportano indicatori e ritmi della crescita economica e del benessere sociale.

L'antico e contemporaneamente contemporaneo Corridoio del trasporto; la grande ricchezza delle comunità albanesi migranti in Italia e in particolare gli studenti; l'eredità storica, culturale ed archeologica; le biodiversità ambientali; il valore dell'accoglienza, la generosità della fede albanese, sono premesse ideali per incentivare lo sviluppo amministrato ed integrato lungo lo spazio fra l'Italia e l'Albania.

Studiosi del campo, (Gasparini, 2005) specificano che le Euroregions, possono realizzare comunicazioni e scambi di valori umani e materiali per possibilizzare la coesione territoriale e sociale fra i due paesi.

Un modello simile sotto le condizioni trattate nella presentazione può creare il modello delle società sviluppate in modo sostenibile da ambo le parti dell'Adriatico. Lo spazio lungo il Corridoio Ottavo può essere il modello principale iniziale dell'area che vogliamo. Quest'area sarà parte della superficie acquatica e subacquea, terrestre e marittima.

Bibliografia

- Brandis, K.G. (1906), "Peoples of the Main Balkan Peninsula", in *Harmsworth History of the World*, London: pp 331, 2544, 2399.
- Dervishi, Z. 2009. "Veshtrime te Kryqezuar ne Det" *Sociologji culture* 1, Emal, Tirane.
- Dixon/Wolf 1 "Benefits and Risks of Urban Roadside Landscape: May 7, 2007;
- EU Green Corridors Conference: towards climate-neutral freight transport; Brussels, 9 December 2009 Centre Albert Borschette;
- European Commission (ed.) (2007), *Transnational Co-operation Programme for a European area in transition on the way to integration*;
- Fasolo, M. (2004), *La Via Egnatia – Viale Publicae Romanae – Da Apollonia e Dyrrachium ad Herakleia Lynkestidos*;
- Gasparini, A.- Del Bianco, D. (ed) (2005), *Progetto di una Euroregione transfrontaliera*, Isig. Gorizia
- Giddens, A.: *Sociology*, Fourth Edition 2005 "Race Ethnicity and Migration", pg 242-280;
- Hanley, R. (2003), *Moving People, Goods, and Information: The Cutting Infrastructures of Networked Cities*, London;

²¹ Si chiama una strada parallela al Corridoio Ottavo, più a Sud. Inizia a Igumenice e termina a Thesaloniki, Mar Ege.

- INSTAT (2002), *Vjetari Statistikor 1991/1999*, Employment by Economic Activity / Agriculture in Albania 1994-1999, R & T Advertising, Tirana: p 96
- INSTAT (2007), *Vjetari Statistikor* Road accidents by prefectures in Albania 2003-2006,
- OECD Paris 2011 "Tools for green growth" <http://www.oecd.org/dataoecd/32/49/48012345.pdf>
- OECD (2012), *OECD Environmental Outlook to 2050: The Consequences of Inaction*, OECD Publishing. doi: http://www.oecd-ilibrary.org/environment/oecd-environmental-outlook-to-2050_9789264122246-en
- OECD, (May 2011) "Economic Survey , Italy"
- Organisation for Economic Co-Operation and Development. (2002), *Impact of Transport Infrastructure Investment on Regional Development*.
- Parvanov, G. - Matsuura, K. - Davis, T. (2005), *Cultural Corridors in South East Europe*, Bulgaria
- Haas, Peter M. (1989) 'Do Regimes Matter? Epistemic Communities and Mediterranean Pollution Control', International Organization, 43 (3): 377-403;
- Population Growth and Ecological Crisis 60-636; Tools for green growth OECD paris 2011;
- Rein Jürriado "Greening of transport and the Super Green project" European Commission –DG MOVE ;
- Rossetti, D. (2007), *Towards a Post-Carbon Society: European Research on economic incentives and social behaviour*, Brussels;
- Straub, S. (2008) *Infrastructure and Growth in Developing Countries*, Policy Research Working Paper. The World Bank
- World Bank (2004), Operational Programme South East Europe, Emissions of organic water pollutants (kilograms per day), Tab 24: p 162
- World Bank, Ambrosi, P. (ed.)(2006), *Sustainable Development Operations*
- www.internationaltransportforum.org (1997), *Third Pan-European Transport Conference: Towards a European Wide Transport Policy, A Set of Common Principles*, Helsinki,