

adatte al traffico di autocarri con rimorchio, nell'ampliamento, pavimentazione e bitumatura del piano viabile, che risulterà in definitiva della larghezza di 6 metri. Su queste direttrici sono da eseguire circa 80 km. di strada nuova per completamenti e per radicali modifiche di tracciato.

Per le strade di minor traffico (km. 450) i lavori comprendono pure rettifiche altimetriche e planimetriche per rendere agevole un traffico anche pesante, sia pure escludendo il rimorchio, l'allargamento della sede a 6 metri con 5 metri di piano viabile cilindrato e anche bitumato per alcune direttrici. Anche su queste strade le varianti assumono grande importanza per adeguarle alle esigenze del traffico. Le imprese hanno iniziato subito la loro attività, anche in attesa dell'arrivo delle attrezzature in viaggio e già nella scorsa settimana si avevano al lavoro mille operai, che verranno almeno raddoppiati nella settimana prossima, mentre nel mese di giugno il ritmo dei lavori sarà portato alla massima intensità. In due anni i lavori finora appaltati e quelli su qualche altra direttrice (km. 300 circa) di cui si manifesta già l'importanza per la valorizzazione del territorio, saranno completi e l'Albania avrà così in breve tempo una rete di 1500 km. di strade importanti, efficienti per un alto traffico, con caratteristiche moderne paragonabili alle migliori strade italiane.

Delle FERROVIE albanesi si è molto discusso, con i pareri più disparati: chi vorrebbe farne a meno interamente, fidando sull'automobile; chi pensa ad alcune linee principali — le celebri transbalcaniche di cui si parla da cinquant'anni — che dovrebbero andare da Valona a Salonico ed oltre, oppure congiungere Scutari attraverso la valle del Drin con la rete ferroviaria jugoslava, ecc. La verità è forse nel mezzo: all'Albania gioverà forse qualche linea a scartamento ridotto, sul genere di quelle da noi costruite in Lucania e in Calabria o nelle isole. Ma a queste si penserà nel futuro.