

Ciò che formerà argomento di più precisa trattazione delle *Relazioni italo-albanesi* (Cap. V) nel prossimo passato, nel presente e nel futuro.



Vediamo ora in breve, sulla scorta di recenti pubblicazioni,<sup>8</sup> quale era lo stato delle comunicazioni e dei trasporti alla fine del regno di Zog, ossia prima della fusione delle due Corone. Nel 1925 fu costituita la « Società per lo Sviluppo economico dell'Albania ». (S.V. E.A.), che avendo considerata troppo costosa e di relativa utilità la costruzione di ferrovie, dato lo scarso traffico esistente nel paese, ha voluto basare il sistema delle comunicazioni sui TRASPORTI AUTOMOBILISTICI, i quali oggi funzionano sui percorsi: Scutari-Tirana, Tirana-Durazzo, Tirana-Croia, Durazzo-Berat, Durazzo-Elbassan. È rimasta in costruzione la ferrovia Durazzo-Tirana.

Si sono moltiplicate le STRADE CARROZZABILI, fra cui la più importante è la Scutari-Durazzo-Berat, che raggiunge dopo un percorso di 340 km. il confine greco a Perat. Ad essa è collegata anche Valona con una rotabile che tocca Fieri, Tirana e Croia. La parte meridionale dell'Albania è oggi molto fornita di strade, tra cui la Santi Quaranta-Còritza, alla quale è collegata quella che, partendo da Valona e risalendo la Voiussa fino a Tepeleni, si biforca qui per Argirocastro e per Premeti. Altre strade importanti sono la Tirana-Elbassan, e la Scutari-Puka-Cucsi.

Le COMUNICAZIONI MARITTIME fra l'Italia e l'Albania si effettuano con i piroscafi della Società « Puglia » che fa due servizi settimanali: a) Brindisi-Valona-Durazzo-San Giovanni di Medua-Antivari-Bari-Trieste-Venezia; b) lo stesso percorso toccando anche la

---

8. IST. PER GLI STUDI DI POLITICA INTERNAZ. : *Albania* (Op. cit.).