

Lo sviluppo dell'Albania può rappresentare un'opportunità irripetibile per la crescita dell'economia del Sud e della Puglia.

Albania, la nuova frontiera

di Francesca della Valle



La sfida di uno sviluppo rapido del Mezzogiorno, in grado di portarlo a livelli comparabili con il resto dell'Europa occidentale, non è persa e non esiste nulla di inevitabile nel superamento di una condizione di arretratezza economica e sociale di un territorio. I tempi per la realizzazione di questo obiettivo dipendono fortemente dal grado di determinazione dei gruppi dirigenti portatori di innovazione, dalla volontà fattiva di fare impresa e dalla capacità di realizzare un consenso sociale che diventa esso stesso motore dell'economia.

Il Mezzogiorno non è più quello caratterizzato dal limite storico e non solo geografico del mondo di Eboli, paese dove la strada e il treno abbandonano la costa e si addentrano nelle

terre aride e desolate della Basilicata. Non è neanche quello degli anni ottanta e primi anni novanta, quando dominavano ancora trasferimenti e aiuti, ed erano evanescenti le responsabilità e le risorse finanziarie locali. Non è neppure quello di fine anni novanta, quando il nuovo progetto di sviluppo dell'area aveva mosso solo i primi passi.

Oggi, il Mezzogiorno, seppure dimenticato nel grande dibattito nazionale, è, nonostante tutto, un'area in fermento con forti processi di cambiamento ma al tempo stesso con forti resistenze. Le analisi mostrano come, per il complesso delle Regioni europee, i differenziali di produttività dipendano fortemente dalla qualità di alcuni servizi, quali il livello

di istruzione, i sistemi di trasporto, la realizzazione di infrastrutture e il miglioramento della gestione dei servizi di pubblica utilità – acqua, gas, energia elettrica, raccolta rifiuti.

Questo complesso sistema di investimenti appare ancor più strategico se considerato alla luce della grande opportunità rappresentata dallamodernizzazione dell'Albania e dei Balcani.

Appare dunque fondamentale la realizzazione di grandi opere destinate ai collegamenti tra la Puglia e l'area balcanica. Tornando a Carlo Levi, oggi, Eboli è più ad Est; la strada che abbandona il mare e si addentra in terre difficili da raggiungere potrebbe essere la direttrice Durazzo-Kicevo-Skopje piuttosto che il collegamento ferroviario Bari-Belgrado.

L'Albania sta compiendo la difficile transizione verso un'economia di mercato. Non è certo un paese ricco per gli standard europei, tuttavia, come altri paesi ex comunisti prima di lei, potrebbe rappresentare una grande opportunità per la Puglia, portone d'accesso per l'arricchimento reciproco e volano di una nuova economia basata sul turismo e sulle nuove tecnologie.

Dopo il comunismo

La caduta del regime politico comunista del 1990 è avvenuta più tardi e in modo più caotico rispetto agli altri paesi dell'Est europeo ed è stata caratterizzata da un massiccio esodo di rifugiati verso l'Italia e la Grecia nel 1991 e nel 1992. I primi tentativi di riforma cominciarono all'inizio del 1992, dopo che il valore reale del PIL era diminuito di oltre il 50% rispetto al picco del 1989. Il governo, democraticamente eletto ed insediato nel 1992, lanciò un ambizioso programma di riforme per arrestare la crisi economica e indirizzare il paese verso un'economia di mercato. Gli elementi chiave della riforma comprendevano la liberalizzazione del sistema dei prezzi e degli scambi, un consolidamento fiscale, un più serrato controllo sulla politica monetaria e una rigorosa politica delle entrate. Questi cambiamenti erano supportati da un ampio pacchetto di riforme strutturali, che comprendevano la privatizzazione, la creazione di imprese, riforme nel settore finanziario e la creazione di un quadro legale per l'economia di mercato e le attività del settore privato.

La maggior parte dei prezzi furono liberalizzati. Furono privatizzate la maggior parte delle imprese di stato, delle piccole industrie, delle società cooperative agricole, come pure le imprese medie e piccole. A partire dal 1995, il governo iniziò a privatizzare le grandi imprese di stato, mantenendo però il controllo delle ferrovie di stato, su cui vennero investiti grandi capitali per il rilancio.

A partire dal 1995, tuttavia, il progresso si arrestò. Un indebolimento nella risoluzione del governo a continuare le politiche di stabilizzazione in occasione delle elezioni del 1996 contribuì al rinnovarsi della pressione inflazionistica, che raggiunse il 20% nel 1996, spinta anche dal deficit superiore al 12%.

Il collasso sociale ed economico e del sistema finanziario agli inizi del 1997 portò al fallimento della Banca statale Agricola Albanese e della Banca statale Commerciale Albanese. Un regime finanziario viziato dalla creazione di schemi piramidali speculativi finanziari e da trafficanti usurai che avevano attirato depositi di una parte notevole della popolazione, diede origine a disordini che causarono più di 1500 morti, una diffusa distruzione di proprietà pubblica e privata con una caduta dell'8% del PIL e l'esplosione dell'inflazione al 50%. Il valore della moneta albanese durante la crisi del 1997 diminuì della metà, prima di salire nuovamente nel gennaio del 1998 alla quota di 143 lek per un dollaro. Il nuovo governo (insediato nel luglio del 1997), fu costretto ad adottare energiche misure per ristabilire l'ordine pubblico e rivitalizzare le attività economiche e il commercio.

Nel '98 l'Albania si riprese dalla crisi del sistema, ma nel '99 esplose il conflitto fra Nato e Serbia (allora Repubblica Federale di Jugoslavia) per la questione del Kosovo. Molti aiuti economici vennero stanziati dalla comunità internazionale per aiutare il Governo albanese a sostenere gli alti costi dovuti all'afflusso di quasi mezzo milione di rifugiati dal Kosovo.

Nel 2006 è iniziata la fase finale per una nuova gara di privatizzazione di TELECOM ALBANIA-ALBITELECOM, impresa statale di telecomunicazione fissa (con le tecnologie di fibra ottica, servizi ADSL e una licenza integrata di rilancio per un Operatore Mobile GSM). Altre imprese statali sono nella fase di privatizzazione: INSIG (Istituto Nazionale delle Assicurazioni), il settore distribuzione della KESH (la Compagnia Corporate Albanese per l'Energia Elettrica) e Albpetrol.

Attualmente l'Albania è sottoposta ad un intenso regime di ristrutturazione macroeconomica sotto la sorveglianza del Fondo Monetario Internazionale e della Banca Mondiale, in collaborazione per la politica monetaria con la Banca d'Albania (Banca Centrale dello stato Albanese).

Esiste una profonda necessità di riforme, che riguarda tutti i settori dell'economia reale, ma la possibilità di attuarle è limitata da una scarsa capacità amministrativa e da bassi livelli di reddito, che rendono la popolazione particolarmente vulnerabile alla disoccupazione ed alla fluttuazione dei prezzi. L'economia continua ad essere sostenuta dalle rimesse di immigrati di un miliardo di euro all'anno, poiché circa il 20% della forza lavoro opera all'estero, soprattutto in Italia e in Grecia.

Queste rimesse sostengono il PIL ed aiutano a mitigare il notevole deficit della bilancia dei pagamenti.

Il corridoio paneuropeo 8

È un progetto nato nel 1991, volto allo sviluppo economico dei paesi interessati, attraverso l'integrazione tra le diverse comunità coinvolte e interessando diversi settori delle attività umane. Il suo protocollo di intesa è stato firmato a Bari, in occasione della Fiera del Levante, dai Ministri dei Trasporti di **Grecia, Turchia, Macedonia, Bulgaria, Albania e Italia**. Il corridoio attraverserà Albania, Macedonia e Bulgaria toccando da ovest verso est le città di Durazzo, Tirana, Skopje, Sofia, Plovdiv, Burgas, Varna.

Il progetto interessa e comprende: 960 Km. di strade statali e autostrade insieme con arterie secondarie, 1270 km di rete ferroviaria, i porti di Durazzo, Burgas e Varna e altri di riflesso come quello di Bari, Brindisi, Valona e Costanza sul Mar Nero nonché gli aeroporti internazionali di Sofia Tirana e Skopje.

Progetto importante ma dalla difficile attuazione perché vede interessati Paesi che nel corso dei secoli non hanno sviluppato fra loro buoni rapporti, soprattutto a causa dei differenti regimi che li hanno governati fino alla fine degli anni ottanta. La stessa Albania ha privilegiato nella rete stradale il collegamento verso il Kosovo e il Montenegro con esclusione evidente di collegamenti con Italia e Macedonia. La linea ferroviaria che dovrebbe collegare le capitali dei due paesi Sofia e Skopje è interrotta a soli due chilometri dal confine bulgaro. Per parte Albanese, gli studi di fattibilità sono pronti da tempo; il segmento Rgozhinë-Lushnje è stato realizzato per 20 Km. (strada a quattro corsie) quello che collega Tirana, Durazzo, Elbasan, Chafton, e Skopje per 600 Km. di lunghezza, mentre il segmento Valona Rrogzhiene, Elbasan per 100 Km totali è stato realizzato al 50% ed a breve, dovrebbero partire i lavori per realizzare altri 50 Km del lotto Lushnje-Valona, un lotto finanziato dal governo italiano è in ritardo a causa della burocrazia albanese. Forti ritardi anche nella realizzazione di reti ferroviarie, del gas e le opere di porti di Durazzo, Valona e Lezha. Unica opera totalmente realizzata è la rete in fibre ottiche.

È fin troppo chiaro che l'Albania, da cinque anni circa, con la realizzazione del Corridoio 8, sta vivendo un sostanziale sviluppo economico ed infrastrutturale, ma soprattutto vedrà riconosciuta in primis dall'Europa la sua importanza strategica. Un fatto è certo sotto il profilo economico il Corridoio 8 costituisce un importante fattore di integrazione economica tra l'est e l'ovest della regione Balcanica: connette l'Adriatico al Mar Nero, collegati a loro volta ad altri mari e ad altri porti, e quindi al resto dell'Europa, ad una parte del Medio Oriente al Caucaso e all'Asia Centrale.

Il Corridoio è considerato dall'Unione Europea come il veicolo efficace per ottenere un'integrazione economica con la regione balcanica meridionale e con le

regioni vicine; viene visto come la base di partenza per sviluppare rapporti con i paesi caucasici nella rete dei trasporti paneuropei, Georgia inclusa, benché sotto il profilo infrastrutturale esistano, indubbiamente, delle difficoltà: non sono complete le linee ferroviarie, alcune autostrade attraversano le città e l'assenza di manutenzione le ha rese in pessimo stato, i porti andrebbero potenziati e ristrutturati.

Anche dal punto di vista militare: il corridoio è collocato in un'area di estremo interesse sia per l'Occidente che per l'Oriente: basi militari sono collocate in Albania, Bulgaria, Macedonia.

Se l'UE vuole, realmente lo sviluppo dell'Albania, non può che sostenere l'accelerazione dell'iter per la realizzazione del Corridoio 8, che significa, sì, sviluppo economico e miglioramento delle condizioni sociali, ma anche controllo comune di un percorso, crescita del senso di responsabilità del Governo albanese, miglioramento complessivo del tasso di democrazia, attraverso strumenti di partecipazione attiva. Bisognerà dunque, impegnarsi, proprio a seguito della firma del protocollo, per fare passi concreti, a partire dalla firma definitiva della Commissione che ha già evidenziato che i "singoli paesi realizzano, a livello nazionale, progetti sul Corridoio 8, finanziati da fonti diverse che peraltro non si inseriscono attualmente in un impegno comune, coordinato, appunto, da un protocollo di accordo".

Il Corridoio 8, infatti, non può essere inteso solo come insieme di infrastrutture, ma più complessivamente, come una serie articolata di interventi che, dalla costruzione delle infrastrutture, agli eventi fieristici e dunque commerciali, presuppongono una ancor più forte cooperazione regionale per lo sviluppo socio-economico dei territori attraversati e dunque anche una lotta ai fenomeni di criminalità organizzata.

In questo senso sarà importantissimo costruire un'architettura di strumenti finanziari compatibili fra i diversi Paesi. Il Corridoio paneuropeo 8, al pari degli altri, rappresenta l'ossatura portante dell'allargamento della Comunità ad est.

Per essere "multimodale" non rappresenta solo un tracciato, ma un vero e proprio convettore globale attraverso cui passano sistemi di telecomunicazione, merci, energia, persone. Ed uno strumento eccezionale per una maggiore cooperazione transcontinentale.

Ma il corridoio 8 ha, riteniamo, qualcosa in più, perché va nella giusta direzione storica, rappresentando, oltre che un formidabile mezzo di sviluppo economico e civile dei Paesi coinvolti nel progetto, anche un sicuro meccanismo in grado di far scattare quella molla della convivenza e della solidarietà che dovrebbe costituire l'obiettivo essenziale di qualunque forma di collaborazione.

Sono forti le differenze tra il Mezzogiorno e l'Italia settentrionale e centrale, per la collocazione geografica e le difficoltà di accesso all'area balcanica. Infatti, l'interscambio del Mezzogiorno con i Balcani (10% del valore complessivo degli scambi italiani con l'area e 20% in termini di quantità trasportate via mare, strada e ferrovia) è svolto quasi esclusivamente via mare. I traffici riguardano soprattutto:

- l'Adriatico: Croazia e Albania (61,5%);
- il Mar Nero: Romania e Bulgaria (25,0%).

La maggior parte dei traffici si realizza attraverso l'Adriatico via mare, traghettando i camion. I porti dell'Adriatico orientale risultano poco o per nulla utilizzabili al fine dei traffici con l'interno dell'area balcanica. Il traffico con l'interno dei Balcani viene eventualmente effettuato, per quote minori, attraverso itinerari molto più lunghi e costosi mare/terra, con l'utilizzo prevalente dei porti greci.

Diventa strategico, pertanto, un impegno prioritario dell'Italia su due collegamenti, uno stradale (Albania-Macedonia) e uno ferroviario (Bar-Belgrado e collegamenti con l'area balcanica), individuabili rispettivamente come corridoio 8 e 8A.

Sul piano finanziario, è primaria importanza la richiesta di una continuazione degli investimenti europei, ma anche la predisposizione, da parte italiana, di un fondo per interventi mirati che mostri l'effettiva volontà del nostro Paese di realizzare queste opere. Il fondo potrebbe assumere la forma di uno strumento operativo al servizio di una strategia di politica economica estera, ispirandosi a fondi analoghi di alcuni paesi europei.

La creazione di società miste per la gestione dei collegamenti deve vedere anche coinvolte le principali aree interessate dagli interventi tra cui sicuramente la Regione Puglia e le altre regioni meridionali interessate.

È necessario, quindi, aprire al Mezzogiorno una possibilità di accesso ai mercati balcanici in rapido sviluppo. È indispensabile una forte azione di politica economica estera da parte dell'Italia per la realizzazione di collegamenti Ovest-Est tra l'Adriatico meridionale e i Balcani (Corridoio 8), nel medio periodo, pena una diminuzione della competitività dei traffici dell'Italia rispetto all'Est Europa e del Mezzogiorno rispetto all'area dei Balcani.

....e l'energia?

Un altro aspetto rilevante nell'area del Sud-Est Europa (SEE) è, anche, la nascita di un nuovo mercato regionale dell'energia. Negli ultimi anni, successivamente alla stabilizzazione socio-politica della regione si è avuta una ripresa generalizzata della domanda elettrica con conseguente avvio di progetti di ammodernamento delle centrali e ripristino delle infrastrutture elettriche danneggiate dalla guerra.

La recente sincronizzazione del Sud-Est Europa con il resto del sistema Europeo (UCTE), avvenuta con successo nell'ottobre 2004, apre nuove prospettive, non solo per la creazione di un mercato elettrico regionale, ma anche per una piena integrazione con il mercato elettrico continentale. Infine, la recente ricongiunzione delle reti UCTE 1 e 2, restatese per ben 13 anni separate, ha aumentato ancora più l'interesse dell'UE per la regione del Sud-Est Europa.

In particolare, l'Italia vede in prospettiva la regione del SEE come un importante corridoio per un'eventuale importazione di energia a prezzi relativamente ridotti. Il ruolo dell'Italia è passato nel tempo da quello di puro osservatore a quello di partecipante attivo.

Attualmente l'Autorità italiana per l'energia elettrica e il gas è chiamata a guidare lo sviluppo del "Processo di Atene"



...un po' di storia antica

L'Albania, detta anche Shqipëria, letteralmente Paese delle aquile, è uno stato della Penisola balcanica, nel sud-est dell'Europa. Intorno al VI secolo a.C. gli Illiri, grazie ad un rapido sviluppo economico agricolo e produttivo determinato dalla metallurgia (per uso civile e militare) del bronzo e del ferro, svilupparono una forte identità comune, rafforzando il predominio sul territorio con il commercio e in molti casi con atti di pirateria. Fondarono importanti città sulla costa mediterranea, tra cui le attuali Durazzo, Valona (Vlorë), Scutari, Butrinto ed Alessio.

La parte inferiore dell'Albania corrisponde all'antico Epiro, che tanta parte ha avuto nella storia classica. Basti ricordare che la principessa epirota fu Olimpiade, moglie di Filippo II di Macedonia e madre di Alessandro Magno. Secondo diverse leggende, Olimpiade non avrebbe generato Alessandro con Filippo, che aveva paura di lei e della sua abitudine di dormire in compagnia di serpenti, ma con Zeus. Secondo la tradizione, Olimpiade discendeva da un'altra epirota con lo stesso nome, la figlia di Neottolemo e di Andromaca, nipote quindi di Achille. Intorno al 300 a.C. il suo discendente Pirro fu egemono dell'Epiro e re dei Molossi, tribù che dichiarava di discendere da Achille. La storia lo accredita come uno dei principali antagonisti di Roma.

A seguito della battaglia di Pidna del 169 a.C. dove il console Paolo Emilio vinse il re macedone Perseo, l'Epiro divenne repubblica indipendente sotto il controllo del Senato Romano. Venne poi inglobata nella Provincia Romana dell'Illyricum nel 146.

Protagonista della storia romana come teatro di numerosi e importanti eventi, attracco naturale per la sua posizione privilegiata di fronte a Brundisium, fu parte dell'Impero d'Occidente e, successivamente alla sua caduta, passò sotto i bizantini, subendo infine tra il IV e il V sec. le invasioni di Goti, Avari e Slavi Macedoni.

Nel 1478 il territorio del Principato dell'Albania divenne parte dell'Impero Ottomano, a parte la breve parentesi delle guerre napoleoniche.

Il 28 novembre 1912, alcuni esponenti politici del paese, tra cui Ismail Qemali, dichiararono l'indipendenza dell'Albania dall'Impero Ottomano, mentre il paese versava in uno stato di disordine civile e politico. Diversi governi si succedettero nel tentativo di sviluppare uno stato laico, indipendente e democratico. Tali tentativi furono appoggiati dalle élite intellettuali, dalla piccola e media borghesia nazionalista urbana, dalla nobiltà, dai rappresentanti dei ceti elevati delle famiglie albanesi nazionaliste e dalla comunità legata alla diaspora albanese in Europa e negli Stati Uniti d'America, con il supporto e l'intervento della Società delle Nazioni negli anni '20. Purtroppo il processo di

riforma democratica e laica fu interrotto dal colpo di stato politico-militare guidato da Ahmet Zogu, autonomatosi Re col nome di Zog I. Il regime monarchico fu ribaltato nel 1939, quando l'Albania venne occupata dall'esercito fascista italiano.

Nel 1943, subito dopo la firma dell'armistizio con gli Alleati da parte del Governo italiano, l'Albania venne invasa dall'esercito nazista. Si formò così un movimento dei gruppi nazionalisti e di resistenza partigiana (formato principalmente dal partito nazional-comunista guidato da Enver Hoxha), che riuscì a prendere il controllo del paese fino alla cosiddetta vittoria popolare di liberazione nazionale antifascista, nel 1944. I nazionalisti e i patrioti antifascisti albanesi si organizzarono nella LANÇ (Lufta Antifashiste Nacional Çlirimtare).

Dal 1944 al 1990 l'Albania fu uno stato nazional-comunista estremamente isolazionista, che dedicò poche energie alla cooperazione politica anche con gli altri stati comunisti del Patto di Varsavia dominato dall'Unione Sovietica. Enver Hoxha morì nel 1985. Cinque anni dopo, la caduta del Muro di Berlino ebbe un forte impatto sul sistema mono-partitico e su quello politico-economico. Negli anni 1990-1992 si ebbe un movimento di rivolta, guidato dagli studenti e dai professori universitari di Tirana, da intellettuali moderati e da tecnici delle fabbriche, che portò alla rinascita della democrazia e al ripristino del multi-partitismo.



L'Adriatico non è più il confine tra due mondi, ma un mare interno e deve essere superato.

Nella foto in alto il piccolo porto di Sarande. Sotto: navi della Marina Italiana di ronte al porto di Valona.

È da osservare che all'interno del SEE esistono tuttora Paesi non interconnessi direttamente tra loro. Ancora una volta appare strategico lo sviluppo del Corridoio paneuropeo 8 (Burgas-Durres) in quanto Bulgaria, Macedonia ed Albania non sono direttamente interconnessi.

Non va dimenticato, inoltre, l'aspetto occupazionale legato ad un maggior costo dell'energia. Vanno ricordate alcune esperienze fatte in altri paesi dove fu dimostrato nei fatti che alcune aree depresse potevano rapidamente reindustrializzarsi semplicemente favorendo l'accesso di nuove industrie ed aziende tramite una riduzione delle tariffe elettriche.

Emblematico è il caso del progetto Appleseed che, a metà degli anni '80, riuscì a riqualificare una area urbana depressa (il Bronx) creando circa 50.000 posti di lavoro tramite una riduzione tariffaria di circa il 25% della tariffa elettrica.

Appare interessante approfondire questo tema e mirare alla realizzazione di infrastrutture di collegamento di sistemi energetici orientate alla riduzione dei costi di approvvigionamento ed alla eliminazione di colli di bottiglia nei sistemi di distribuzione.

In merito, poi, agli aspetti legati all'impatto ambientale della produzione di energia elettrica, è sintomatica la condizione della Puglia che concentra un polo produttivo di energia elettrica da fonte fossile di tutto rilievo caratterizzato da esternalità ambientali rilevanti.

È interessante confrontare il valore stimato delle esternalità ambientali della regione Puglia con il corrispondente valore del PIL prodotto secondo un nostro studio. L'incidenza percentuale sul PIL prodotta dalle esternalità della regione si attesta su un valore pari al 1,7%. Tale valore confrontato con il corrispettivo dato nazionale pari a circa 0,7% mette in evidenza che i danni socio-ambientali dovuti alla produzione di energia elettrica hanno un notevole peso rispetto alla ricchezza prodotta dalla regione Puglia.

Una delle possibilità a disposizione della politica sta nel perseguire, con maggiore decisione, nella realizzazione delle necessarie infrastrutture paneuropee sia nel settore dei trasporti che degli approvvigionamenti energetici costruendo un ruolo centrale dell'Italia e del Mezzogiorno che sicuramente vedrà da questo investimento un ritorno per il sistema produttivo dell'area.

