

dale e con essa i trasporti automobilistici, senza dubbio destinati a grande avvenire. La rete stradale, nel 1927 di 10.309 km., è salita nel '34 a 11.926, ed è nelle isole più vasta che nella Grecia continentale. Difficoltà di ordine finanziario hanno finora impedito ai Governi di dedicare alle strade le cure che sarebbero state indispensabili, soprattutto per mettere i servizi automobilistici in grado di rimediare alle accennate deficienze della rete ferroviaria, lunga appena 2.686 km. (di questi soltanto 1.445 sono a scartamento normale). Ottima è la posizione geografica della Grecia nella rete dei trasporti aerei internazionali; una società ellenica esercisce le due linee interne Atene-Salonicco-Drama e Atene-Agrinion-Giannina, mentre le linee internazionali sono 9 e tutte importantissime: la Brindisi-Atene-Istambul, la Brindisi-Atene-Rodi e la Roma-Tirana-Salonicco-Sofia sono esercite da compagnie italiane; la Marsiglia-Corfù-Atene-Castellorizo-Beyruth-Indocina da una compagnia francese; la Londra-Parigi-Brindisi-Atene-Cipro-Palestina-India e la Londra-Parigi-Brindisi-Atene-Creta-Alessandria-Cape Town da una britannica; la Amsterdam-Atene-Egitto-Indie olandesi da una olandese; la Salonicco-Sofia-Bucarest-Varsavia-Danzica da una società polacca e la Salonicco-Ueskueb-Belgrado-Vienna da una jugoslava. Si potrebbe ripetere per le linee aeree quello che s'è già detto per le automobilistiche, e cioè che il loro