

1) Possibilità di trasporto rapido di prodotti italiani dall'Adriatico fino al cuore del bacino danubiano (Jugoslavia del Nord, Romania, Ungheria, Bulgaria, e, di riflesso, la Polonia meridionale).

2) Facilità per l'Italia di ritirare importanti materie prime dalla piana del Centro-Europa (cereali, minerali, petrolio, prodotti zootecnici, legnami).

3) Collaborazione fra le economie dei paesi attraversati, nonché collaborazione politica, tecnica e finanziaria.

4) Miglioramento della espansione economica italiana nella piana danubiana, oggi subordinata alle vaste possibilità del Reich in fatto di comunicazioni fluviali [Reno-Canale-Danubio; Elba-Canale-Danubio].

5) Trieste, Venezia e Fiume verrebbero — con l'eventuale canale del 45° parallelo — ad ottenere almeno parità di costi con i centri esportativi germanici facilitati dalla vastissima rete di canali del Reich, oggi ancor di più sviluppata dalle imponenti costruzioni di canali e dalla nuova rete austriaca.

Potendo attuarsi uno degli anzidetti progetti, la «via del 45° parallelo» dovrebbe essere integrata dall'autostrada Trieste-Bucarest o da una strada più a sud: Fiume-Belgrado-Bucarest-Galati. Nello stesso tempo si potrebbe pensare anche all'oleodotto Ploesti-Fiume.

Se pensiamo alla poderosa canalizzazione attuata dal Reich in quattro anni e alla «meravigliosa strada dancala», definita l'arteria più ardita e più ingegnosa dell'Africa, costruita in pochissimo tempo dal genio fascista, non vediamo come non potrebbero venir affrontate e superate le difficoltà della costruzione della «via del 45° parallelo». L'amicizia italo-jugoslava è, d'altronde, un elemento favorevolissimo per tale opera civile.

4. La linea Danubio-Salonicco

La grande importanza che stanno assumendo le linee fluviali e i canali nella politica dei trasporti, ha indotto anche i tecnici balcanici a studiare progetti di canalizzazione dei principali fiumi. Data la mancanza di linee idriche trasversali, fatta eccezione per quella danubiana, i progettisti hanno rivolto la loro attenzione verso le direttrici longitudinali, fermandosi sui fiumi Morava, Timok e Vardar. Questi fiumi, pur non essendo interamente navigabili, presentano vaste possibilità nel campo dei trasporti, qualora i loro letti vengano opportunamente corretti.