

di Trieste verso l'Europa centrale è, infatti, aspramente contesa dai porti del nord: Amburgo, Anversa, Rotterdam; quella di Fiume, dalle vie del Danubio e ancora dai porti del nord. Tutta una serie di fattori fisici e sociali cospira in questo senso: la grande forza d'attrazione che sul traffico marittimo esercita, per la sua stessa posizione, l'Atlantico settentrionale; la rete idrografica dell'Europa centrale; la distribuzione delle grandi zone industriali europee, ecc. ecc. In questa situazione di cose la lotta, che l'Adriatico deve sostenere per mantenere ed accrescere la sua partecipazione al traffico marittimo, è difficilissima.

Naturalmente, per quanto l'orografia limiti l'*hinterland* dell'Adriatico, non mancano qui come dovunque linee di più facile penetrazione, le quali, munite dei moderni mezzi di trasporto, possono estendere la sfera d'azione dell'Adriatico, quanto più addentro è possibile nelle terre circostanti. Così per es. la Serbia, finora costretta a gravitare esclusivamente sul Danubio e verso Salonico, potrà tornare a gravitare in parte verso l'Adriatico. E più a sud parte della Vecchia Serbia e della Macedonia, oltre che tutta l'Albania, con buone strade ferrate, che ricalchino le vie di più facile penetrazione, potranno essere distolte da Salonico per gravitare a Vallona, a Durazzo, ad Antivari. Anche più a nord, se non tutta, parte della Bosnia potrà essere distolta dal Danubio verso Spalato per le vie di penetrazione, che ben conoscevano i Romani, non appena il moderno mezzo di trasporto, la ferrovia, potrà ricalcarle.

A nord, poi, Fiume e Trieste sono molto, infinitamente meglio dotate da questo punto di vista. Senonchè sul movimento commerciale dell'Adriatiche e sulle sue condizioni