

Essa potrebbe efficacemente contrastare il traffico sulla linea Biserta-Marsiglia che passa nelle immediate vicinanze della Sardegna, ma come sopra si è detto la Francia avvalendosi della rete ferroviaria litoranea concentrerebbe il traffico in Algeri od Orano.

E poco l'Italia può fare contro il traffico Algeri-Marsiglia ed anche meno contro quello Orano-Marsiglia. Questa affermazione è basata su quattro elementi di fatto che qui si espongono.

1°) Più distante è l'obiettivo, e men pronto è l'intervento navale quando l'obiettivo sia stato segnalato;

2°) Il percorso Algeri-Marsiglia è di circa miglia 396, le quali con velocità di nodi 18 all'ora si percorrono in 22 ore circa.

La Marina mercantile francese avrà un certo numero di piroscafi capaci di oltrepassare le 30 miglia di velocità i quali saranno impiegati al trasporto delle truppe; ma se questi venissero a mancare, e comunque perchè il traffico si mantenga efficace, ossia continuo, per tutta la durata della guerra, dovrà necessariamente essere compiuto alla velocità media dei medi piroscafi.

La velocità di miglia 16 è comodamente raggiunta dalle moderne motonavi; fra qualche anno la velocità di miglia 18 potrà essere considerata normale.

Nello svolgimento delle operazioni guerresche, salvo il caso di azioni particolarmente preparate, non si faranno attacchi di superficie nelle vicinanze delle due basi, ai due estremi della linea perchè è logico supporre che il convoglio abbia allora oltre alla normale scorta anche la maggiore difesa di forze uscite dalle basi stesse; il periodo di tempo durante il quale si potranno eseguire degli attacchi di superficie in condizioni più favorevoli sarà ridotto a 10-14 ore. E queste ore di più pericolosa navigazione il convoglio potrà percorrerle di notte quando più difficile è l'essere scoperto e più facile è lo sfuggire.

3°) Oltre alle forze navali delle due basi ai due estremi della linea bisogna tener conto anche di quelle