

Le 700 e più miglia di percorso fra Gibilterra e Cagliari senza un appoggio geograficamente italiano rendono il problema praticamente insolubile, se manca l'aiuto di una qualche alleanza.

Inoltre, non contando le Bocche di Bonifacio, che saranno praticamente chiuse, due sono i passaggi per accedere ai porti del Tirreno: uno, fra Capo Corso e Tolone facilmente dominabile dalle avversarie forze navali ed aeree concentrate in Tolone e Corsica; uno fra la Sicilia e la Sardegna che può essere ostacolato dalle forze concentrate in Biserta.

2°) Per quanto riguarda il secondo problema il traffico da e per Tripoli avrebbe naturalmente moderate necessità e proporzioni; la linea di comunicazione più breve è quella Augusta-Tripoli (miglia 290). Questa linea però passa nelle immediate vicinanze di Malta e, nel caso di Malta nemica, il nostro traffico di superficie con la Libia dovrebbe seguire altra via, mentre quello aereo e subacqueo, per il materiale poco ingombrante potrebbe continuare a svolgersi lungo la linea più breve Augusta-Tripoli.

Il traffico di superficie potrebbe essere fatto sulla linea Brindisi-Bengasi-Tripoli e, se le alleanze lo permettono, sulla linea Brindisi-Peloponneso-Candia-Bengasi-Tripoli. Quest'ultimo percorso un poco più lungo di quello Brindisi-Bengasi, assai più lungo di quello Augusta-Tripoli (la differenza però diminuirebbe se si facesse il più giusto paragone del percorso Napoli-Tripoli) avrebbe il vantaggio di essere praticamente sicuro dagli attacchi provenienti da Malta.

3°) Per quanto riguarda il terzo problema l'Italia è in condizioni abbastanza favorevoli per agire contro il traffico nemico nel Canale di Sicilia: capisaldi della sua azione sono le tre basi navali ed aeree di Trapani, Augusta, Tripoli. A questi tre capisaldi sarebbero collegate le due isole di Pantelleria e Lampedusa ed altra località, della costa sud della Sicilia, Porto Empedocle, ad esempio, munite di artiglieria di medio calibro e