

penisole ma tendono, se mai, invece a sbarcare nel più interno dei golfi. La frase si svuota poi totalmente di ogni contenuto quando si pensa che la merce in partenza dai porti della Cina e del Giappone e diretta nel centro Europa trova maggior convenienza economica a sbarcare in un porto del Mare del Nord, Rotterdam, Amsterdam, Amburgo e poi attraverso la rete fluviale che collega il Reno, l'Emden, l'Elba, raggiungere il centro Europa e perfino la Svizzera anzichè sbarcare in un porto italiano e poi proseguire in ferrovia. E ciò perchè il maggior percorso marittimo e percorso fluviale costano meno che non il percorso in ferrovia.

3^a *Premessa.* — In questo studio si suppone che nel caso di conflitto fra le potenze maggiori, non vi sieno, almeno in Mediterraneo, Stati neutrali.

L'autore è indotto a considerare questa ipotesi come la più probabile per tre ordini di ragioni:

1°) La necessità dei rifornimenti e in genere la dipendenza economica degli Stati minori dai maggiori difficilmente permetterà ad essi di rimanere neutrali;

2°) I rancori della guerra, le ingiustizie della pace, gli urti d'interessi e le fatalità storico-geografiche tengono gran parte dell'Europa in istato di tregua che è vigilia di guerra;

3°) Gli avvenimenti della guerra marittima nelle complicate e sempre discusse vicende di blocco, contrabbando, sequestro, commercio di neutri; gli avvenimenti della guerra aerea che tenderanno a liberarsi dalle ancora sottili e deboli maglie di un nascente diritto aereo, provocheranno incidenti tali da rendere improbabile la neutralità.

L'atteggiamento assunto dagli Stati Uniti in difesa della libertà dei mari si tradurrebbe, se riuscisse ad imporsi, nella possibilità di rimanere neutrali per coloro che non hanno interesse a gettarsi nel conflitto, ma se a questo risultato potrà arrivare l'America col suo predominio economico mondiale con la potenza della