

	Sino al 31 dicembre 1922		Dal 1 gennaio 1923	
	Carri da 5 Tonn.   10 Tonn. Lire per Qle.		Carri da 5 Tonn.   10 Tonn. Lire per Qle.	
Praga-Trieste . . .	32.01	28.66	23.68	21.18
Vienna-Trieste. . .	25.70	23.14	20.18	17.83

Le nuove tariffe offrono quindi un vantaggio di Lire 416 per carro da 5 Tonn. e di L. 748 per carri da 10 Tonn. da Praga, e di L. 276 per carro da 5 e L. 531 per carro da 10 Tonn. per il percorso Vienna-Trieste. Lo stesso vale anche per il percorso in senso inverso ed analoghe sono le condizioni per le altre destinazioni Cecoslovacchia ed Austria.

Alla stessa epoca, cioè al 1 Gennaio 1923, furono invece aumentate le tariffe ferroviarie germaniche, in modo che per lo stesso servizio groupage si ebbe il seguente aumento per il percorso Monaco di Baviera-Trieste :

	Sino al 31 dicembre 1922		Dal 1 gennaio 1923	
	Carri da 5 Tonn.   10 Tonn. per 1000 kg.		Carri da 5 Tonn.   10 Tonn. per 1000 kg.	
Marchi. . . . .	2534	2314	4307	3943
Lire. . . . .	18.34	15.51	17.08	14.68

Bisogna notare che se le tariffe germaniche per il tratto fino al confine austriaco sono elevate, lo sono molto più per il trasporto fino ai porti del Nord che sono molto più lontani. E se oggi per il nuovo tracollo del marco causato dall'occupazione della Rühr, sarebbe, per le città della Germania meridionale, economicamente conveniente d'andare verso Amburgo non è improbabile che si preferisca venire a Trieste causa la situazione incerta della Germania. I tedeschi affermano che le nostre ferrovie sono male organizzate e che la merce perde un tempo preziosissimo per la strada. Questo non è vero. Perché da Toeplitz un carico di merce a piccola velocità impiega non più di 12 giorni e non più di 10 ne impiega da Praga per venire a Trieste. Inoltre, considerando il cambio del marco a L. 0.22 com'era al principio di quest'anno, un carico di 100 kg. a carro completo da 5 Tonn. da Praga ad Amburgo costava 36 lire e 33 lire costava un trasporto di 10 Tonn. (carri cumulativi). Per Trieste invece il tasso è di Lire 23,50 e rispettivamente di L. 21.20. Naturalmente col marco al valore attuale questo vantaggio di Trieste non esiste che anzi sono avvantaggiati i porti del Nord e segnatamente Amburgo. Ma è necessario riconoscere che molto s'è fatto per Trieste anche in questo campo.

7) « Condurre a termine nel tempo più breve possibile la costruzione delle linee ferroviarie a suo tempo progettate e ritenute indispensabili per il rifiorire di Trieste, particolarmente quella della linea del Predil e la direttissima Trieste-Fiume, e dare un assetto definitivo alla questione della Meridionale ».

Il problema relativo alle comunicazioni ferroviarie è certamente quello che ha la