

della Südbhan Italia, Jugoslavia, Austria Tedesca e Ungheria, la Società, la quale continuò anche nel dopo guerra ad esercire le linee poste fuori dei nuovi confini d'Italia, e gli obbligazionisti fu conchiuso un accordo il 29 Marzo 1923 a Roma. Due sono le convenzioni firmate nell'accordo ricordato. Una riguarda l'organizzazione dei transiti attraverso i vari Stati e fu conchiusa fra gli Stati interessati: l'altra ha lo scopo di riorganizzare la parte amministrativa e tecnica e di sistemare la posizione finanziaria della Società e fu conchiusa tra gli Stati, la Compagnia ed i creditori della stessa.

I 5 capitoli della Convenzione riguardante i transiti dichiarano la libertà dei transiti stessi, riproducendo quasi integralmente le disposizioni della convenzione di Barcellona, la quale però non essendo ancora ratificata dagli Stati firmatari non è efficace. Inoltre essi contengono delle disposizioni circa il servizio doganale e le facilitazioni alla frontiera per le spedizioni dirette e per le tradotte commerciali. Essi regolano il traffico dei passeggeri e le facilitazioni da concedersi alle persone ed al loro bagaglio. Viene pure regolata la questione concernente le stazioni internazionali e quella delle tariffe ferroviarie. Queste ultime questioni sono risolte adottando i criteri seguiti dalla conferenza di Portorose la quale si chiuse con una convenzione non ancora ratificata dagli Stati e perciò priva fin'ora di qualsiasi efficacia. Ad ogni modo sono ammesse le spedizioni dirette su tutte le linee della Südbhan ed è fatto obbligo agli Stati il cui territorio è attraversato da queste linee di sopprimere le misure vessatorie e le disposizioni moleste per i passeggeri, facilitando in ogni modo le comunicazioni. Questa convenzione sui transiti rimarrà in vigore fino a che un'altra convenzione non regolerà completamente la stessa materia.

La convenzione per la sistemazione amministrativa e tecnica della Südbhan, permette ai singoli Stati di esercire il tratto di linea ad essi appartenente con l'esclusione completa di un'ingerenza degli organi della Compagnia. Però, se il relativo Stato lo crede opportuno, la gestione delle linee può essere affidata alla Südbhan, e la convenzione di cui ora trattiamo fissa le condizioni di esercizio. La convenzione riconosce anche ai singoli Stati il diritto di cedere l'esercizio della linea ad un'altra Compagnia privata. Nel caso che lo Stato gerisca la linea direttamente, per l'uso della stessa esso è obbligato a pagare un canone annuo alla Società, se la linea è gerita dalla Società lo Stato garantisce un importo eguale a quello che dovrebbe pagare nel caso d'un esercizio diretto. Dal punto di vista finanziario non c'è quindi nessuna differenza nel caso di una soluzione piuttosto che dell'altra.

Allo scopo di conservare un'unità di criteri nelle questioni commerciali e di rendere possibile un contatto continuo fra gli Stati per tutte quelle questioni che interessano il traffico internazionale, è stato conservato il Consiglio d'Amministrazione della Compagnia, nel quale i quattro Stati interessati avranno ciascuno due delegati. Questi delegati prenderanno parte a tutte le deliberazioni concernenti gli affari della Compagnia. Per risolvere sollecitamente e senza formalità le questioni che interessano il traffico internazionale, i delegati degli Stati interessati costituiranno un Comitato speciale, che avrà le funzioni d'un vero organo dei vari Stati investito di speciali poteri, particolarmente per disciplinare i traffici diretti. Particolare competenza di questo Comitato sarà quella di compilare le tariffe dirette costituite dalle tariffe locali. Quando i relativi Governi, a mezzo degli stessi organi del Consiglio di Amministrazione, ne riconoscano la convenienza, il Comitato dei delegati avrà la facoltà di accordare speciali riduzioni per le tariffe dirette.

Come in tutti questi accordi internazionali, anche in questo riguardante la Südbhan ci si è tenuti ad una via di mezzo, senza risolvere radicalmente la questione. Motivi di ordine superiore, politici, nazionali e militari, hanno consigliato di non ridare l'intero esercizio della linea alla Società, e questa sarebbe stata, del lato commerciale la soluzione migliore. Ad ogni modo l'accordo è pienamente legale perchè l'articolo 41 del