

Ma, naturalmente, siffatti estremi richiedono implicitamente, *caeteris paribus*, un più lungo termine di ammortamento.

Dovrebbe quindi essere intuitivo, per qualunque osservatore spregiudicato, che le tranvie inglesi si trovarono praticamente, *per il solo effetto della legge 1870 e delle sopravvenute modificazioni nella natura dell'industria*, poste nella impossibilità assoluta di addivenire alla trasformazione elettrica dei loro impianti, nonchè, in generale, a semplici migliorie di qualche rilevanza (1).

« l'energia, che nel 1892 costava dollari 35.500 per miglio, poteva nel 1895 essere costruita, in uguali condizioni, per dollari 22.600. Vetture che costavano allora dollari 2850, possono aversi ora per dollari 850. Esempio insigne è la *Boston Elevated Railways Co.*, che nel 1900 aveva già rinnovato, adottando successivamente tipi migliori, per ben quattro volte le sue vetture motrici ».

Questa caduta dei prezzi e la necessità di rinnovare gli impianti prima del termine del loro naturale esaurimento facevano scrivere ancora alla suddetta Commissione: « Nel complesso, le tranvie elettriche non sono imprese così fruttuose come quelle a trazione animale, e ciò è vero sia per le tranvie urbane che per quelle del contado. Esaminando le più antiche e più prospere Compagnie, le quali posseggono circa l'87 % del capitale totale investito in questo genere di imprese, troviamo che il loro dividendo medio fu nel 1885 di 7,13, nel 1890 di 7,03 e nel 1895 di 6,63 ».

Contrapponiamo a questi dati il contegno seguito dal Comune di Glasgow che sino dal 1870 aveva ottenuto dal Parlamento il potere di esercire direttamente le proprie tranvie, e che, per comune consenso, sta a capo di tutti i Comuni britannici in questo ramo di aziende municipali.

Fu solo nel 1896 che Glasgow mandò una Commissione municipale agli Stati Uniti per esaminarvi le tranvie elettriche; e questa Commissione riferiva: « Direttori ed ingegneri delle tranvie americane, mentre sorridevano di noi che continuiamo a valerci della trazione animale, si congratulavano con noi di avere potuto rimanere all'antico. I pionieri delle tranvie elettriche con filo aereo hanno attraversato esperienze dure e costose. I primi motori, generatori ed impianti erano imperfetti e dovettero essere ben tosto sostituiti con nuovi modelli. Questi pure, a loro volta, diventano antiquati. Anche nell'ultimo biennio si sono fatti grandi progressi, ma ora è opinione generale che tutti i coefficienti d'impianto sono stati, mercè l'esperienza, tanto perfezionati, da poter ritenere che essi oggi hanno in fatto raggiunto un tipo stabile e possono compararsi a prezzi molto inferiori di quelli sin qui praticati ».

(1) Secondo i resoconti ufficiali del *Board of Trade*, dal 1878 al 1895 gli utili netti delle tranvie del Regno Unito si ragguagliarono in media a 5,2 % del capitale investito. In nessun anno superarono il 6 %, e solo in cinque esercizi raggiunsero il 5 1/2 %. Questi utili netti dovevano far fronte al deperimento ed al fondo di ammortamento entro i termini brevissimi della durata delle concessioni, oltrechè all'interesse sul capitale. Una riprova manifesta degli ostacoli proibitivi, creati così allo sviluppo delle tranvie nel Regno Unito, si ha nel fatto che durante il quinquennio 1891-95 in tutto il Regno Unito si impiantarono solo km. 55 di tranvie, a trazione animale o meccanica od elettrica.