

zioni, che hanno nelle loro file gli stessi uomini che devono mettere in vigore la politica ferroviaria del paese, ma che si oppongono a qualsiasi tentativo di riforma tendente a sopprimere diritti e privilegi fantastici, il governo lotterà invano, a meno che non abbia il coraggio di correre il rischio di uno sciopero generale.

L'aprile scorso il sig. Bell del Dipartimento ferroviario del governo dell'India lesse alle *Society of Art* una memoria nella quale dichiarò ch'egli dapprima era favorevolissimo all'esercizio governativo delle strade ferrate, ma che il risultato dell'esperimento lo aveva convinto che il solo mezzo di introdurre una vita nuova e vigorosa nelle ferrovie indiane è quello di addurre una corrente libera e illimitata di capitale privato nell'India e che questo implica il graduale ma completo abbandono dell'esercizio governativo. E infatti, la politica del governo indiano ha distratto il capitale inglese dal costruire ferrovie nell'India. I capitalisti, non senza ragione, dicono che se una ferrovia fosse produttiva lo Stato l'avrebbe costruita lui e il capitale inglese se ne va così nell'Argentina e altrove. Questo è certo un risultato deplorevole.

I municipi nei loro conti presentati al Parlamento, mostrano un utile di circa 1/2 per cento, ma Lord Avebury dichiara di dubitare che sia stato fatto un calcolo sufficiente pel deprezzamento, per le pigioni, per la proporzione dei salari ecc., spettanti alle industrie municipali. La Commissione presieduta da Lord Landaff per esaminare la provvista d'acqua per Londra dice che dei borghi che provvedono direttamente all'acqua, 28 ebbero un utile di 141,000, e 19 una perdita di 237,000 sterline. Ad ogni modo è certo che i casi più favorevoli di imprese municipali sono quelli dei trams, della luce e dell'acqua.

Riguardo ai trams vi sono due questioni. Pare vi siano argomenti in favore della proprietà municipale dei trams, ma non per l'esercizio municipale. L'esercizio di un tram solleva molte questioni riguardo ai salari, alle ore di lavoro, alle tariffe ecc. La scelta e la custodia dei cavalli, e la scelta e l'acquisto degli apparati elettrici concorre a determinare la differenza tra l'utile e la perdita. La savia risoluzione di queste questioni e la condotta degli innumerevoli dettagli dell'azienda richiedono cognizioni speciali e molto dispendio di tempo e di pensiero. In tal caso poi sorge anche la questione se i municipi possono esercitare la industria dei trasporti al di fuori dei limiti del loro territorio.

La questione della luce è della stessa natura di quella dei trams. E' notevole che per due mila anni poco progresso fu fatto nell'arte della illuminazione. I nostri nonni non avevano candele molto migliori di quelle dei romani. Fino alla chiusura del secolo passato, ad esempio, i nostri fari non avevano che fuochi di legna o carbone, sebbene la loro costruzione fosse di molto migliorata. La lampada di Argand fu il primo grande miglioramento, seguito poi dal gas e nel 1853 dalla luce elettrica. Il progresso della illuminazione elettrica è stato ed è seriamente ritardato dal fatto che molti municipi sono interessati nelle imprese del gas.

Noi possiamo aspettarci altri miglioramenti, che avranno da lottare coi sistemi attuali e quanto più i municipi sono interessati nei modi attuali di illuminazione tanto più difficile sarà di introdurre migliorie. Nè può addursi il fatto che i consumatori traggono qualche beneficio dalle comunità che esercitano le officine del gas. Sir Courtenay Boyle, nella sua testimonianza davanti al *Joint Committee* delle due Camere il 22 maggio u. s. disse che « i conti non indicano che vi sia qualche grande vantaggio pel consumatore riguardo ai prezzi stabiliti dalle autorità locali in paragone a quelli delle compagnie private »

Vi è ancora la questione della fornitura dell'acqua potabile e a questo proposito Lord Avebury crede che ogni caso debba essere esaminato in se stesso, *on its own merits*, nelle sue ragioni particolari. Lo scopo è naturalmente di avere una provvista di acqua a buon mercato e pura quanto è possibile. Riguardo a Londra, il London County Council è ansioso di riscattare le Compagnie. La commissione di Lord Llandaff, tuttavia, ha riferito di recente contro tale proposta e in favore della costituzione di un ufficio per l'acqua (*water board*). I commissari dicono però che le contee interessate, cioè Kent, Surrey, Middlesex e Hertfordshire, sono tutte contrarie all'acquisto e nessuna meraviglia in ciò, perchè gli stessi commissari ammettono che mentre ora « il prezzo medio di Londra è al disotto del prezzo medio delle provincie per case di valore imponibile fra 8 sterline e 100 st. » il riscatto, a loro avviso, se il Parlamento insiste sulle condizioni solite « sarà accompagnato da un *deficit* di entrata, che potrà essere fronteggiato soltanto coll'aumentare i prezzi dell'acqua o col rivolgersi ai contribuenti. »

E se tutto va bene, essi hanno la speranza che vi possa essere qualche profitto fra 80 o 100 anni, magra consolazione per gli abitanti di Londra, le cui tasse locali sono in rapido e continuo aumento.

I contribuenti più prudenti si oppongono a che si corra questo rischio non necessario. Si ammetta pure coi Commissari che l'acqua non sarebbe a più caro prezzo; ma non si può credere che si avrebbe la stessa sicurezza che l'acqua sia pura. La purezza dell'acqua dipende da una efficace filtrazione ed ora le compagnie che forniscono acqua a Londra sanno che sono sorvegliate dal Consiglio di Contea. Ma se il servizio è assunto dal Consiglio di Contea chi lo sorveglierà? *Quis custodiet ipsos custodes?* Presentemente se un *bill* che propone l'acquisto di un acquedotto, di una officina per la luce elettrica o pel gas, è presentato al Parlamento, la compagnia ha facoltà di farsi sentire riguardo ai termini dell'acquisto, ma i contribuenti che credono la proposta insana non hanno alcun *locus standi* e conseguentemente nessuna opportunità di presentare le loro idee dinanzi al Parlamento.

Lord Avebury conclude proponendo: 1° che non sia permessa alcuna estensione delle imprese municipali per scopi non ancora sanzionati, eccetto che dopo completo ragguaglio e una inchiesta parlamentare speciale; 2° che riguardo