

posti per primi l'acqua ed il gaz, si debbano trovare in mano dei corpi rappresentativi ». A Manchester l'esercizio municipale della industria del gaz, alla quale per particolare concessione va aggiunta quella dei sotto-prodotti della combustione del carbone, per la fabbricazione dell'acido solforico e del solfato di ammoniaca, ha reso nel quinquennio 1897-1901 le seguenti cifre in lire sterline.

Anni	Interessi pagati	Ammortizamenti	Utili versati nelle casse del municipio
1897	33.153	17.745	40.000
1898	34.193	22.435	50.700
1899	37.078	27.921	51.200
1900	38.400	36.686	52.000
1901	40.233	37.421	51.900

Indiscutibile quindi emerge qui il vantaggioso risultato dell'esercizio municipale della industria del gaz.

A Birmingham pure oltre ad essere state applicate, dal tempo del discorso di Chamberlain ad oggi, notevoli riduzioni sul prezzo del gaz ed essere stato accordato per i distretti extraurbani un trattamento vantaggioso come la città, l'esercizio municipale del servizio in parola ha dato un utile medio annuale oscillante dalle 25 alle 50 mila sterline annue, a pieno vantaggio della cassa municipale e si sono altresì potuti concedere agli operai ed impiegati addetti alla industria i preziosi miglioramenti di previdenza e ben organizzato lavoro, portati dalle più moderne tendenze. La città in virtù del notevole reddito proveniente dall'esercizio di tale industria si è addirittura trasformata in modo che divenne una delle più nuove e delle più progredite.

Ma eguali risultati il sistema della regia municipale non ha dati in molte altre città della Inghilterra, come a Dundee dove nel 1901 si aveva un *deficit* annuo di 7174 sterline, a Coventry di 1167 sterline, a Bradford di 5826 sterline, a Edimburgo di 24,827 sterline, mentre altre città pure importanti realizzano un qualche vantaggio, ma così esiguo, che preconizza facilmente come eventualità sempre minacciate il *deficit*.

\* \* \*

Da tale esame fuggevole che non è possibile addentrare specie nelle ragioni legislative che determinarono le diverse fasi dello sviluppo della industria del gas, possiamo rapidamente ad accennare pure i risultati di altro recente pubblico servizio di illuminazione e di energia; la elettricità, e notiamo subito che le speculazioni municipali di questa industria hanno costituito generalmente un onere di più per il bilancio comunale. Ad Ashton-under-Lyne; Barrow-in-Furness, Bath, Belford, Birkenhead, Blackburn, Bristol, Bury, Edimbourg, Kingsto-nupon, Thames, Leigh, Leyton, Lincoln, Morley, Newport, Salford, Tunbridge Wells, Great, Yarmouth ecc. la gestione dell'anno 1900-1901 si chiudeva con un *deficit*, talchè lo stesso *Municipal Journal*, che è il principale organo della municipalizzazione, ha dovuto riconoscere, in seguito agli attacchi del *Times* che su 165 località che eser-

citano la industria della energia elettrica a mezzo dei comuni, se ne avevano 72 in perdita ossia in condizioni che le rendite non erano sufficienti a coprire le spese di esercizio, pagare gli interessi e l'ammortizzamento del capitale. Di queste 72 anzi 37 hanno un esercizio totalmente in perdita, indipendentemente dall'ammortamento e dagli interessi nonchè dalla costituzione di un capitale di riserva.

E' vero sì che in alcune città, come ad esempio a Edimburgo ed in altre scozzesi, la industria in parola non è esercitata come speculazione in vantaggio del bilancio, ma come mezzo di procurare il servizio al più basso prezzo possibile, ma non è men vero che gravi inconvenienti si riscontrano egualmente nell'esercizio municipale da tale industria.

Certo è che nell'avvenire a tale industria sono riserbate incognite che fino da oggi si possono se non prevedere certo presentire, specie allorchè essa non sarà sfruttata al solo scopo di illuminazione; ciò appunto deve far pensare a tutta la estensione che può prendere la questione della municipalizzazione della elettricità, che prepara la via e conduce indirettamente alla municipalizzazione di tutti quei servizi che sono tributari della elettricità e che in qualsiasi momento, per miglioramenti tecnici, possono improvvisamente sorgere e sono suscettibili di creare uno sviluppo vastissimo ed incommensurabile, come già accenna ad averlo per la trazione dei tramvai.

\* \* \*

Sul servizio appunto dei tramvai, regolato anche oggidì dalla legge fondamentale del 1870, vogliamo ora fermarci, notando in primo luogo la estensione di poteri che da detta legge sono stati dati alle autorità locali, sia armandole di ogni diritto di proibizione contro le imprese private, per la costruzione di linee, sia fornendo loro i migliori mezzi di riscatto con le condizioni più favorevoli. È però vero che per il *Ligth Railways* del 1896 fu possibile alle imprese private il trovare un mezzo secondario per sfuggire alla facoltà di divieto contenuta nella legge del 1870, ma pertanto nel periodo intermedio di quelle due leggi, gravi e strane furono le condizioni nelle quali si trovarono, sia i municipi che le imprese private. La legge infatti del 1870, approvata successivamente dallo *Standing order* del 1872, se dava facoltà ai comuni di costruire linee tramviarie, imponeva però l'obbligo di affidarne l'esercizio alla industria privata. La sola città di Huddersfield poté derogare, per condizioni specialissime e soprattutto per non aver trovato nessuna impresa privata che assumesse l'esercizio gravoso delle linee piene di pendenze da essa costruite, dalle regole, mentre per gli altri comuni fu necessario attendere al 1896 la soppressione della *Standing Order* del 1872 per dar sfogo alla corrente di municipalizzazione che reclamava anche l'esercizio delle linee tramviarie.

Così stando le condizioni legislative è evidente che data l'epoca piuttosto recente nella quale si sono potute determinare le due correnti di esercizio, quella privata e quella muni-