

linee, furono in Germania i fattori più potenti delle municipalizzazioni tranviarie compiutesi colà nell'ultimo decennio.

Alle suddette cause si aggiunsero la forte corrente manifestatasi nel pubblico circa i « doveri sociali » dei Comuni, e il risentimento popolare contro i lucri, non infrequentemente elevati, che le Compagnie private realizzavano colla trazione animale.

L'esperienza della Germania fornisce utilissimi ammaestramenti, *specie in riguardo al regime delle tariffe.*

Convien premettere che coerentemente agli impulsi, i quali avevano determinato le municipalizzazioni, molti Comuni adottarono, malgrado l'estensione e l'elettrificazione delle reti, la tariffa unica per ogni percorso di *pfennig* 10 (centesimi 0,125), aggiungendovi facilità di *corrispondenza*, senza prezzo supplementare, su una o parecchie, talvolta benanco su tutte le linee, nonchè una serie multiforme di abbonamenti per operai, per scolari, per famiglie, a settimane, mesi, annate.

Non si poteva più largamente attuare i doveri e la politica sociale, tanto invocati per l'assunzione delle tranvie da parte dei Comuni.

Ma non tardarono le delusioni, e se malgrado il costante, cospicuo incremento economico e demografico delle città tedesche, le finanze dei Comuni municipalizzatori « con intenti sociali » non furono maggiormente compromesse, ciò accadde perchè, riconosciuto l'errore e il danno, essi non esitarono a rialzare, anche a più riprese, le tariffe, proporzionandole al costo effettivo d'esercizio.

Le caratteristiche che abbiamo altrove rilevate (1) degli ordinamenti municipali tedeschi agevolarono queste sagge resipiscenze, che forse in regimi più democratici avrebbero incontrato ostacoli tanto più gravi.

Nel 1907, su 175 reti aderenti all'Unione delle tranvie tedesche se ne contavano 43 municipalizzate.

Mancano, a nostra conoscenza, sulle aziende industriali dei Municipi tedeschi, indagini critiche e riassuntive quali ce ne offre il Regno Unito; e la stessa molteplicità di Stati autonomi, che compone l'Impero, contribuisce a render in questo campo meno copiose le statistiche e meno agevoli i confronti.

Stralciamo alcuni dati salienti dalla relazione assai istruttiva che su « le nuove tariffe delle tranvie tedesche » il signor Vellguth, segretario generale dell'Unione delle tranvie tedesche, presentava al Congresso tenuto da questa associazione a Dresda nell'agosto 1903 (2).

(1) AVEBURY-GEISSER, pag. 250 e seg.

(2) Pubblicato in francese nel *Bollettino* 15 novembre 1904 dal *Comité Central de l'Union des Tramways de France.*