

A questa tabella il Clark ne contrappone un'altra per le:

TRANVIE DEGLI STATI UNITI (Esercizio 906).

Imposte pagate dalle Società . . . . .	Doll. 18.597.894
Tasse pagate dagli azionisti in ragione di mezzo per cento del capitale di doll. 844.565.136 . . . . .	" 9.222.820
Imposte pagate in ragione di 1 <sup>o</sup> / <sub>10</sub> dai portatori di obbligazioni in tale loro qualità, su un importo di doll. 1.524.371.926 . . . . .	" 15.243.719
Totale Doll. 43.054.433	

Il Cabiati giudica « inconcludente questo confronto, il quale ci fa sapere soltanto che gli Enti pubblici agli Stati Uniti ricavano dalle tranvie possedute dall'industria privata quattro volte e mezzo più che non gli Enti pubblici inglesi dalle tranvie possedute invece colà per la maggior parte dai Municipi ». E soggiunge: « Siccome le migliaia in esercizio agli Stati Uniti sono nove volte e mezzo più estese che non in Inghilterra, e le vetture sette volte più numerose, il confronto riuscirebbe a tutto favore dell'Inghilterra se, così come esso è stato posto dal signor Clark, fosse suscettibile di acquistare un significato qualsiasi. Il che non è: basta difatti la differenza nell'aliquota delle imposte nei due paesi per far crollare tutti i ragionamenti ».

Sembra a noi invece insussistente la critica del Cabiati, e che il confronto istituito dal signor Clark pone in essere che gli utili complessivi fruttati agli Enti pubblici nord-americani dalle tranvie private sono *per lo meno* proporzionalmente uguali, se non superiori, a quelli che gli Enti pubblici della Gran Bretagna ritraggono mercè un esteso esercizio municipale.

Non ci inoltreremo in un'analisi statistica, che riuscirebbe complicata, anche per la diversa base dei due sistemi fiscali. Ma quando si tenga presente tutto quanto è stato precedentemente accennato sulla diversa densità della popolazione urbana nei due paesi, sulle condizioni più onerose o meno fruttuose in cui si svolge l'esercizio delle tranvie americane, le tabelle del signor Clark dimostrano quanto meno che la iniziativa privata americana ha accomodato il pubblico assai meglio che non quella municipale inglese, e per giunta ha potuto fruttare agli Enti pubblici contributi fiscali per lo meno uguali.

\*  
\*\*

Ma gli utili ammessi nella tabella che precede per le tranvie inglesi abbisognano di un'importante correzione che al Cabiati è sfuggito di segnalare.