di legge intesi a modificare lo stato di cose, ma espressamente dichiarò che le Amministrazioni locali costituivano una potenza assai ragguardevole, che a più riprese si era fatta sentire, e tale che il Ministero non poteva non avervi i maggiori riguardi.

## § 2. — Un dato di fatto essenzialissimo. (1)

Un dato di fatto essenzialissimo, da tenere sempre presente in questo tema, si è che solo fra il 1885-90 si vennero aprendo all'esercizio, dapprima negli Stati Uniti e in poche città europee, le tranvie elettriche, e che queste si andarono poi dopo il 1890 moltiplicando rapidamente in tutto il mondo civile.

Ora la sede stradale di una tranvia elettrica è ovviamente assai più costosa che non quella occorrente alla trazione animale. L'impianto, aereo o sotterraneo, per la trasmissione dell'energia, le stazioni generatrici di questa, come altresì il materiale mobile di dimensione e di peso assai maggiori costituiscono ulteriori gravissimi coefficenti di maggior dispendio, in guisa che il capitale richiesto per le tranvie elettriche si può grosso modo considerare il triplo di quello che occorreva alle tranvie quanto fu emanato il Tramvays Act del 1870.

Inoltre un buon esercizio di tranvia elettrica richiede una manutenzione assai più accurata e costosa, tale da conservare l'impianto vecchio all'incirca nelle condizioni di un impianto nuovo. Solo mercè l'intensità tanto maggiore del traffico e la grande estensione delle reti, le tranvie elettriche possono fronteggiare l'aumento di spesa inerente al loro capitale fisso ed all'esercizio (2).

<sup>(1)</sup> Chi fra il 1880-90 ha viaggiato negli Stati Uniti, ricorda le tranvie urbane a cavi sotterranei (cable railways), mossi da una centrale a vapore. Questo sistema oltremodo costoso presentava però grandi comodi al pubblico, specialmente per rapidità e facilità a superare le pendenze. Nel 1890 esso sistema funzionava in 55 reti, d'una lunghezza complessiva di miglia 488 di binari. Nel 1902, già oltre la metà erano stati soppressi e sostituiti dalla trazione elettrica. Nel 1883, il Parlamento inglese autorizzò 9 concessioni di tranvie a cavo sotterraneo, ma a tutto il 1890 non erano in attività che 8 miglia di simili tranvie. Nel 1897, quando già il sistema era divenuto antiquato, il Municipio di Edimburgo ne costruì per circa 22 miglia.

<sup>(2)</sup> È bene mettere in evidenza che il rapidissimo progresso tecnico nel materiale e la discesa nei prezzi dovuta allo sviluppo dell'industria e della concorrenza, arrecò, come sempre accade, una perdita alle prime imprese.

La Commissione dello Stato di Massachussetts sulle ferrovie scriveva in una sua relazione del 1896: « Una tranvia suburbana con impianto generatore del-