

L'insegnamento capitale della recente esperienza tedesca si è che il prezzo unico sulle tranvie elettriche, senza riguardo alle distanze, se accrebbe in misura notevole il numero dei passeggeri e gli incassi lordi, aumentò pure *in misura non preveduta e spesso superiore* le spese d'esercizio, laonde fu giocoforza sostituirvi tariffe a *zone*, ossia graduate in ragione delle distanze, sopprimendo altresì o falcidiando le agevolanze speciali che sotto forma di abbonamenti rappresentano il più spesso trasporti al di sotto del costo effettivo.

Monaco (abitanti 500.000) deliberò nel 1897 di attuare a conto del Municipio l'elettrificazione ed estensione della rete, pur lasciandone intanto l'esercizio alla Società concessionaria, cui garantì, sino al termine (1907) della concessione, lo stesso dividendo percepito nel 1896.

Nel 1902, il Municipio aveva già investito franchi 13.250.000 nell'azienda, che (calcolato l'interesse) presentava un *deficit* annuo di franchi 375.000.

I calcoli dell'Ufficio tecnico municipale sul costo della trasformazione elettrica furono, all'atto pratico, superati di oltre il 100 %.

Nell'esercizio 1900-901, applicata la tariffa unica di *pfennig* 0,10 *con corrispondenza gratuita*, il numero dei viaggiatori crebbe, in confronto dell'esercizio precedente, del 56 %, l'incasso lordo del 53 %, ma la spesa d'esercizio di ben 67 %.

Nel 1903, rimaneggiate le tariffe col prezzo di *pfennig* 15 i giorni festivi e un rialzo di tutti gli abbonamenti, i risultati cambiarono e nell'esercizio 1906-1907 l'azienda municipale accusò un utile netto di marchi 385.000.

Düsseldorf (abitanti 273.000) nel 1902 aveva speso quasi 7 milioni di franchi nella sua azienda tranviaria, che accusava un *deficit* di franchi 135.000, non conteggiando l'interesse sul capitale e i canoni che precedentemente il Comune riscuoteva dalle Società concessionarie.

Colonia (abitanti 473.000) ricavava 5,10 % dal capitale investito, ma applicava la tariffa di *pfennig* 15 (franchi 0,1875) per il percorso di linee intere (in media km. 5,8) e quella di *pfennig* 0,10 (franchi 0,125) al percorso di *sezioni* di linee (in media km. 2,26); non aveva nè corrispondenze, nè abbonamenti operai.

I Municipi contigui di Mannheim e Ludwigshafen (abitanti 200.000) ricavavano 3,42 % dal capitale investito.

Königsberg (abitanti 200.000) su un capitale di franchi 6.280.000 accusava *deficit* di esercizio saliti nel 1902 a quasi franchi 100.000, e a due riprese ha dovuto rialzare le tariffe.