

Uniti fu *solo 4 volte e mezzo* maggiore che nel Regno Unito. Invece nel 1890 i passeggeri per miglio erano nel Regno Unito 555.232 contro 939.658 nel 1902. Mentre quindi si ebbe nel Regno Unito un aumento di ben 394.426 passeggeri per miglio, negli Stati Uniti le cifre dei passeggeri per miglio risultarono rispettivamente, alle stesse date (1890-1902), di 349.838 e 333.862, con una *diminuzione* di 5976.

Queste cifre dimostrano a luce meridiana che la politica tranviaria del Regno Unito, precisamente nel periodo in cui si affermarono le tranvie municipali, si restrinse alle zone più popolose, mirando in primo luogo ad ottenere forti proventi, e solo in grado subordinato a moltiplicare le facilità dei trasporti; mentre praticamente, agli Stati Uniti, le Compagnie, che sole vi eserciscono le tranvie, seguirono una linea di condotta opposta, quella cioè più rispondente all'interesse pubblico.

Ciò spiega ancora come le tariffe britanniche siano più basse di quelle americane. Se New York, Filadelfia, Chicago, Saint Louis riducessero l'estensione delle loro linee alla proporzione di Londra, Glasgow, Manchester e Liverpool, la loro rete sarebbe solo il 21 % di quella che ora è, e si svolgerebbe in zone densamente popolate. In tale ipotetica parificazione dello stato di cose, anche le tariffe americane potrebbero essere fortemente ridotte, perchè la distanza media consentita ad ogni passeggero sarebbe assai diminuita, e l'esercizio si restringerebbe di fatto alle sole linee più lucrose.

Il sovracitato rapporto del *Board of Trade* inglese, per il 1906, ci dice che a quella data le tranvie municipali del Regno Unito esercivano miglia 2499 di linea, del costo medio per miglio di L. st. 4069, contro miglia 1084 delle Compagnie, con un costo medio di L. st. 20.493 (cinque volte superiore!).

Queste cifre, sia rilevato di passaggio, documentano ampiamente l'asserto comune circa i riscatti municipali, onerosi od iniqui in danno delle Compagnie, e le eccessive imposizioni degli Enti locali per le concessioni di linee a privati.

Il numero medio di vetture-miglio per miglio di linea fu sulle reti municipali di 62.011, su quelle private 82.273.

Ciò dimostra che sebbene i Municipi eserciscano in complesso le linee migliori, essi offrono al pubblico un servizio inferiore per frequenza di quasi il 25 % agli esercizi privati. In altri termini, e riferendoci alle 24 ore, vi sarebbe in media sulle linee municipali una partenza ogni 8,1 minuti, e sulle private una ogni 6,3 minuti. Sulle prime le spese di esercizio importarono il 63,1 % dei prodotti lordi, sulle seconde (in condizioni economiche deteriori e con servizio più frequente) il 66 %. Sulle linee municipali l'introito lordo per vettura-miglio fu di *pence* 10,62