

tare permanente della loro procedura interna, in virtù della quale questi *private bills* non venivano ammessi alla discussione in sede di Comitato senza che fosse comprovato l'assenso delle autorità locali nella stessa misura richiesta per i *provisional orders* del *Board of Trade*. Praticamente venne così riconosciuto dal Parlamento un diritto di veto alle autorità locali, qualunque fosse la procedura avviata per ottenere una concessione tranviaria.

Altra particolarità importantissima del *Tramways Act* 1870 fu l'aver stabilito per le concessioni la durata massima di 21 anni (computabili non già dall'inizio dell'esercizio, ma dalla data della concessione definitiva), e la facoltà conferita alle autorità locali di riscattare, al termine della concessione, in base al valore fisico dell'impianto, ossia « sulla « base di pagare il valore che la tranvia avrebbe avuto (al termine « della concessione), escludendo qualsiasi abbuono per i profitti passati « od avvenire dell'impresa, nonchè ogni compenso per la cessione forzosa « o per qualsiasi altro titolo ». Trascorso il termine della concessione, le autorità locali potevano ancora riscattare, sempre in base allo stesso modo di valutazione, ad ogni settennio susseguente.

La legge 1870 consentiva alle autorità municipali di richiedere esse la concessione e di eseguire gli impianti, ma vietava loro l'esercizio diretto delle tranvie, a meno che venissero a versare nell'impossibilità permanente di trovare chi esercisse l'impianto di loro proprietà.

Solo nel 1896 i due rami del Parlamento concordemente addivennero ad una tacita abrogazione di questo divieto di esercizio, costantemente imposto ai Comuni nei relativi atti di autorizzazione. A tale divieto si erano fino allora fatte solo rarissime eccezioni.

\*  
\*\*

*The Light Railways Act* 1896. (Legge sulle ferrovie leggere od economiche).

Nel 1896 il Parlamento approvò una legge intesa a facilitare la costruzione di ferrovie economiche. Questa legge doveva rimanere in vigore 5 anni a titolo di sperimento, ma fu poi costantemente rinnovata ogni anno.

La legge mirò specialmente a rimediare, mediante migliori mezzi di trasporto, alla grave crisi che travagliava l'agricoltura nazionale; ma siccome nè quella legge, nè altra successiva definì le ferrovie economiche, così le sue disposizioni, alquanto più elastiche del *Tramways Act* 1870, si poterono applicare alla costruzione di tranvie urbane vere e proprie.

La legge delegò al presidente del *Board of Trade* di nominare una