

Titolo 68 Vetture pubbliche e private a trazione animale e meccanica: rilascio patenti. Tassa vetture e domestici: tariffa

La documentazione copre un arco temporale relativo agli anni ottobre 1870 – febbraio 1922 ed è contenuta in 173 buste, all'interno delle quali ogni fascicolo è ordinato per anno e secondo il numero progressivo di Protocollo Generale.

Si è conservato l'ordinamento archivistico preesistente, in cui l'unità archivistica è rappresentata dal fascicolo protocollato di ciascun anno; si è posto tra virgolette l'eventuale titolo originario, se esso compariva sulla camicia dello stesso.

La documentazione presente nelle buste, come chiaramente si evince dal Titolo stesso, è relativa alle vetture e per la maggior parte alle vetture pubbliche circolanti per il servizio interno ed esterno della città.

Non manca tuttavia la documentazione sui carri e carretti, sulle vetture private, anche se piuttosto scarsa, e sulla tassa domestici, essendo unica la tassa vetture private e domestici.

Per vetture pubbliche s'intendono le vetture che facevano servizio pubblico per le strade all'interno o all'esterno della città dietro pagamento di una tariffa: potevano essere di più tipi, coperte o scoperte, ad uno o più cavalli, potevano percorrere un itinerario fisso con determinate fermate (omnibus), come gli attuali autobus, o percorrere itinerari scelti dal cliente, come gli attuali taxi.

La circolazione di tutte le vetture pubbliche era soggetta ad un **Regolamento**, più volte negli anni aggiornato a seconda delle diverse esigenze determinatesi con la crescita esponenziale di una città che, come Roma, si era trovata improvvisamente ad assolvere la funzione di capitale di un vasto Regno.

Già dal 1871 si presentò all'Amministrazione comunale il problema di regolare ex novo la circolazione delle vetture pubbliche a cavalli e degli omnibus, anch'essi trainati da più cavalli.

Il Regolamento venne pubblicato con notificazione del 5 febbraio 1874. (nota 1)

Nel 1876 tuttavia, vennero inseriti due articoli addizionali, approvati nella seduta consigliare del 26 giugno: gli articoli 95 bis e 95 ter relativi alla circolazione delle vetture omnibus, materia piuttosto scottante per gli interessi in gioco di privati o Società che gestivano tale servizio. (nota 2)

Con questa aggiunta si fissava il numero degli omnibus per ogni linea interna della città.

Il nuovo Regolamento venne approvato il 1° agosto 1876 dalla Deputazione Provinciale ed il 31 agosto il Ministero dell'Interno concesse il visto. (nota 3)

In data 23 gennaio 1877 il sig. Francesco Marini, proprietario dell'Impresa Romana degli omnibus, presentò un progetto per provvedere al servizio di omnibus nel nuovo quartiere di Macao. (nota 4)

Questo progetto venne approvato dalla Giunta il 15 febbraio 1877, ma si rese necessaria la modifica dell'articolo 95 bis del Regolamento, e conseguentemente dell'articolo 95 ter che al bis rimandava, con l'aggiungere la linea del Macao con n°. 6 omnibus.

La modifica del Regolamento fu approvata dal Consiglio comunale il 9 marzo, dalla Deputazione Provinciale il 1° agosto e dal Ministero dell'Interno il 31 agosto 1877; così infatti compare nel Regolamento del 1878.

Il sig. Angelo Fanti, proprietario di un negozio di vetture in via delle Carrozze n°. 67, che già aveva fatto molte istanze infruttuose e reclami per ottenere la licenza di aumentare il numero delle sue vetture omnibus in circolazione per le strade interne della città, ritenendosi leso da queste modificazioni del Regolamento, presentò ricorso al Ministero dell'Interno perché fossero annullate. Il Fanti era in causa con il Municipio per il mancato permesso di esercizio di due suoi nuovi omnibus, dal momento che il numero degli omnibus era fissato dai detti articoli 95 bis e ter, così ne richiese l'annullamento.

Di fatto con Decreto Reale del 2 maggio 1880, comunicato al Comune il 12 giugno, i due articoli vennero annullati con la motivazione che essi restringevano la libertà industriale e invadevano il potere politico nel dare e togliere le licenze.

Il Comune a sua volta presentò un ricorso (deliberato dal Consiglio il 28 luglio 1880) al Re per la revoca del detto decreto, revoca ottenuta con Regio Decreto del 20 marzo 1881; conseguentemente anche il ricorso del sig. Fanti venne respinto.

Nel 1885 si rese necessario un riesame del Regolamento per l'esercizio delle vetture omnibus; questo, approvato nella seduta del Consiglio comunale del 30 novembre 1885, entrò in vigore il 19 marzo 1886.

La materia venne esaminata e regolamentata con una maggiore precisione rispetto al precedente Regolamento, dato lo sviluppo sempre in crescita della città e le maggiori esigenze di comunicazione da parte dei suoi abitanti. (nota 5)

Dalla documentazione presente non si ha notizia dei successivi Regolamenti.

La materia relativa alle vetture omnibus era oggetto di particolare attenzione da parte dell'Amministrazione comunale, interessata ad un servizio pubblico sempre più efficiente ed ordinato. Ne sono prova i Regolamenti già esaminati e le **convenzioni** stipulate con le Società esercenti il detto servizio.

Il quadro fino al 1876 risulta piuttosto complesso ed il servizio piuttosto disordinato, nonostante gli interventi dell'Autorità comunale.

Nel 1876 il sig. Francesco Marini divenne legalmente cessionario dei diritti d'industria e di esercizio già appartenuti all'Impresa Romana degli Omnibus e l'8 luglio 1876 firmò con il Comune una convenzione con cui si obbligava a porre al servizio del pubblico n°. 35 omnibus, tenendo come stazione centrale la piazza Venezia e come stazioni succursali le piazze di S. Pantaleo e di S. Lorenzo in Lucina per le linee di Ripetta e di Tordinona. (nota 6)

Con questo accordo il Marini in pratica divenne il maggior esercente di vetture omnibus.

La durata della convenzione era di 6 anni dal 1° agosto 1876 al 31 luglio 1882.

Scaduto il detto termine, si prese in esame una nuova convenzione, presentata una prima volta al Consiglio comunale il 1° dicembre 1884, poi discussa nella seduta del 10 luglio 1885 per alcune modifiche, in seguito alla Relazione di una Commissione consigliere appositamente nominata il 17 dicembre 1884. (nota 7)

Nella seduta del 14 luglio 1885 venne finalmente approvata ed il relativo contratto fu stipulato il 20 agosto 1885. (nota 8)

In base a quanto stabilito, il Comune si riservava il diritto di concedere ad altri l'esercizio di omnibus, qualora il servizio lo richiedesse.

Così nella seduta del 18 luglio 1888 il Consiglio, approvando una modifica al contratto 20 agosto 1885 con la Società Romana degli Omnibus, annuiva alla proposta del Consigliere Miraglia, di dare cioè facoltà alla Giunta di concertarsi con un'altra Società, la Società Anonima Italiana, per una convenzione relativa all'esercizio di vetture pubbliche.

La materia fu oggetto di discussione nella sessione straordinaria del Consiglio comunale del 23 novembre 1888, nella quale si doveva approvare tale nuova convenzione ed il suo capitolato.

Il Consiglio fu invitato anche ad approvare modificazioni di linee, alcune già esercitate dalla Società Romana, modificazioni che poi si sarebbero inserite nei contratti delle due Società, in modo che esse si venissero così a completare nel servizio generale degli omnibus.

Il Capitolato per la Società Anonima Italiana Omnibus Tramways e Trasporti fu approvato ed il 6 febbraio 1889 e venne firmata una nuova convenzione tra il Comune e la detta Società rappresentata dal sig. Desiderio Baccelli.

Si raccomanda la lettura della detta nuova convenzione e del suo Capitolato soprattutto per lo studio delle linee, della viabilità e in generale della sistemazione urbanistica della città.

Preziose notizie si ricavano anche dall'esame del **carteggio**, cioè dei singoli fascicoli protocollati, dove oltre a confermarsi quanto detto sopra, il quadro si arricchisce di altri elementi relativi all'iter delle pratiche, alle competenze degli uffici comunali o di altre Autorità, al progressivo introdursi di altri mezzi di comunicazione (tram elettrici, automobili, velocipedi) ed in generale allo svilupparsi di nuove esigenze rispecchianti il cambiamento dei tempi e della società.

Di seguito vengono riportate quelle informazioni che sono sembrate più interessanti e più opportune per il chiarimento e l'ampliamento del quadro generale, frutto di una necessaria sintesi che lascia tuttavia aperto il campo a ricerche più ampie da parte degli studiosi.

Per quanto riguarda il **servizio degli omnibus** alcune notizie sono particolarmente interessanti per ricostruire le vicende legate alle Società che lo gestivano.

Riassumendo quanto è stato sopra detto, il servizio era affidato nel 1871 a privati ed a piccole Società; fra queste la Società Romana ottenne dal Municipio particolari benefici in cambio di alcuni oneri. A seguito di alcuni contrasti interni insorti nella direzione della Società, alcuni soci dissidenti organizzarono un servizio parallelo a danno della Società stessa ed a discapito del servizio.

Il Comune, che aveva concluso una convenzione con la Società Romana, credette opportuno disdirla e riunì le due parti per trovare un accomodamento. Finalmente nell'agosto 1873 vi fu un accordo per un servizio cumulativo e si fissò un numero massimo di omnibus per ogni linea.

Tuttavia non cessarono gli inconvenienti.

Nel 1874 alcuni mutamenti interni portarono i soci dissidenti (che per gli effetti del servizio si erano dovuti anch'essi riunire in Società e che esercitavano per loro conto in parallelo) alla direzione della Società Romana che mutò il suo nome in "Impresa Romana". In essa confluirono altre piccole Società come la Società Coccia – Fedeli e la Anonima Impresa Generale, già Società Generale degli Omnibus, che fino ad allora avevano esercitato in proprio.

Tra il 1875 ed il 1876 l'Impresa Romana passò per difficili fasi e per diverse amministrazioni, ne fu dichiarato il fallimento, poi annullato, e fu gestita da un Amministratore Giudiziale.

Alla fine di queste tormentate vicende, nel 1876 ne risultò proprietario, in quanto legalmente cessionario dei diritti d'industria e di esercizio ad essa appartenenti, il signor Francesco Marini, che l'8 luglio 1876 firmò con il Comune una convenzione. In virtù di questa al Marini si accordò, a preferenza di altri, l'esercizio degli omnibus per le linee designate; pur non assicurandogli il monopolio ne risultò tuttavia un esclusivo esercizio a suo profitto.

Intanto per rendere più efficiente il servizio che continuava a versare in una situazione di disordine, il Comune provvide ad aggiungere al Regolamento allora vigente due nuovi articoli (95 bis e ter) che fissavano il numero massimo degli omnibus per ogni linea del servizio interno.

L'anno successivo, 1877, il Marini presentò un progetto per attivare un servizio di omnibus nel nuovo quartiere del Macao, ma l'approvazione da parte della Giunta comportò la modifica dei detti articoli.

La posizione del Marini si andava sempre più rafforzando, quale unico esercente, tanto che nel 1879 egli intentò una causa per pretesa violazione di diritto di privativa, avendo il Consiglio deliberato di attivare tramways (con binario) nelle vie più spaziose, specialmente in via Nazionale dove tale servizio coincideva con una delle linee contemplate nella convenzione del 1876. La linea in questione era gestita dalla Società Romana dei Tramways.

Nel dicembre 1880 si arrivò ad una soluzione che portò alla soppressione del servizio degli omnibus in via Nazionale ed adiacenze con la clausola che "nel caso dovesse quel servizio riattivarsi, l'Impresa intende integri i suoi diritti dichiarandosi pronta a riprendere tale servizio". (nota 9)

L'Impresa, nonostante questa sconfitta, rimaneva sempre la Società più importante nel servizio delle vetture omnibus, che di fatto gestiva in regime di privativa a danno di altri concorrenti. Uno di questi, il sig. Angelo Fanti, ritenendosi leso nei suoi interessi dagli articoli addizionali 95 bis e ter del Regolamento (i quali invece avevano favorito l'Impresa), ne chiese al Ministero dell'Interno l'annullamento. I due articoli furono dapprima annullati e poi, dietro presentazione di ricorso al Re, di nuovo inseriti.

Il Marini e la sua Impresa Romana continuarono a gestire il servizio fino al 1882, anno di scadenza della convenzione, ma di fatto fino al 1885 quando firmò una nuova convenzione con il Comune con validità trentennale, fino cioè al 1914.

Nel 1885 si rese necessario anche un riesame del Regolamento che, rinnovato, entrò in vigore nel marzo 1886.

Dall'esame delle carte sembrerebbe che negli anni successivi il servizio degli omnibus si avviò a concentrarsi nelle mani di un unico gestore. Infatti l'Impresa Romana, che nel 1884 era divenuta "Società Romana degli Omnibus", il 25 novembre 1885 cambiò il suo nome in quello di "Società Romana Tramways e Omnibus" e nel 1891 si fuse con la "Società Anonima Italiana Omnibus Tramways e Trasporti", che già nel 1889 aveva con il Comune firmato una convenzione per il trasporto pubblico.

Tali informazioni meriterebbero tuttavia di uno studio più approfondito ed un esame delle carte più specifico.

Per quanto riguarda la posizione degli **esercenti di vetture pubbliche** e i loro oneri si può affermare che essi dovevano munirsi, per il detto esercizio, della "patente per negozio di vetture", cioè della licenza di esercizio della scuderia dove si trovava la vettura da mettersi in circolazione, licenza che comprovava anche la proprietà della vettura stessa.

Infatti nelle numerosissime istanze presentate tale licenza è denominata "licenza per negozio di vetture" o "licenza da padronale" o anche "licenza come proprietario di vettura".

La licenza, che doveva essere richiesta anche in caso di trasferimento di scuderia, era rilasciata dall'Ufficio 7°, Polizia Municipale, dietro pagamento di un corrispettivo. Oltre alla licenza gli esercenti dovevano richiedere all'Ufficio stesso un numero per poter mandare in piazza la vettura, numero che era dipinto dietro e ai fianchi della carrozza. (nota 10)

I numeri delle vetture erano di regola fissi, ma potevano anche essere mobili o "levatori", specie nelle vetture di lusso che talvolta venivano dai proprietari affittate per uso privato; in questo caso il numero veniva temporaneamente "levato". Di qui le numerose istanze (specie negli anni '80) per la concessione di un numero "levatore" da poter mettere sulla vettura. (nota 11)

Sul numero delle vetture pubbliche poi veniva apposto un bollo a vernice rossa, di piccole dimensioni, che portava l'indicazione dell'anno in cui era avvenuta la verifica della vettura da parte del Perito comunale, da rinnovarsi ogni anno. Tale bollo invece mancava nelle vetture private.

Qualora la vettura fosse stata tolta dalla circolazione o venduta per uso privato il numero della stessa doveva essere riconsegnato all'Ufficio 7° che provvedeva a ridistribuirlo a nuovi richiedenti; questo per limitare il numero eccessivo di vetture in circolazione, problema che venne risolto dall'Amministrazione con la sospensione del rilascio di nuovi numeri. (nota 12)

Dal 1895 – 96 il Comune cessò quindi di concedere nuovi numeri, ritirando d'ufficio anche quelli delle vetture che non si presentavano, entro la data fissata, alla revisione da parte del Perito comunale.

La motivazione di questo provvedimento era che la quantità delle vetture doveva essere subordinata allo spazio disponibile nelle stazioni e, al momento, il numero delle vetture in servizio era già due volte superiore alla capienza delle stazioni stesse.

Questa misura fu adottata fino al 1906, con l'eccezione nel 1901 del rilascio di 20 nuovi numeri al sig. Giovanni Aurelio Montanari, concessionario del servizio speciale alle stazioni Termini e di Trastevere. Chi avesse voluto perciò esercitare una nuova vettura pubblica avrebbe dovuto procurarsi prima il numero da qualcuno degli antichi esercenti, ancora in possesso di uno autorizzato dal Comune alla circolazione.

Il commercio dei numeri divenne oggetto di speculazione da parte dei vecchi proprietari di vetture che vendevano a carissimo prezzo i numeri autorizzati, sapendo che il Comune non ne rilasciava di nuovi. (nota 13)

Altro onere del proprietario di una vettura pubblica era quello di tenere un registro dove venivano annotati il numero della vettura, il giorno nel quale essa era condotta, il cognome e il nome del vetturino in servizio ed il suo domicilio (due esemplari di tali registri risalgono al 1890)

Le vetture erano di diversi tipi: “botti”, cioè vetture aperte ad un cavallo, “coupés”, cioè vetture chiuse ad un cavallo, “milords” ad un cavallo, “paranzelle” (omnibus), “landaux” a due cavalli.

Le vetture che facevano il servizio speciale alla ferrovia avevano il numero a vernice rossa come pure i coupés della Società Romana Tramways – Omnibus (notizia del 1898).

Tutte le vetture erano in genere a trazione animale ma nel 1880 la Società dei Tramways esercitava il servizio esterno con due linee utilizzando la trazione a vapore, come pure per la linea Roma – Tivoli; nel 1883 la Società Anonima Ferrovie Secondarie Romane acquistò il tramway a vapore Roma – Marino dalla Società Anonima dei Tramways che gestiva tale servizio.(nota 14)

Il quadro della circolazione di veicoli alla fine del secolo XIX si completa con la circolazione, all'interno della città, di vetture a trazione elettrica di cui si ha notizia nel 1895 e di velocipedi o biciclette che, da un reclamo del 1894, ormai “infestavano la città a danno dei vetturini”.

Nel 1903 cominciarono a circolare i motocicli che vennero assimilati, in quanto a disciplina regolamentare, ai velocipedi e non alle automobili che, pubbliche e private, circolavano nelle vie cittadine agli inizi del secolo XX (è del maggio 1907 un elenco dei proprietari di automobili in Roma, aggiornato al novembre 1909).

Dal 1908 cominciò ad assumere importanza il servizio delle vetture pubbliche automobili, che, munite dal 1910 di tassametro come tutte le vetture pubbliche per una disposizione municipale, cominciarono a sostituire le vetture a cavallo. Alle istanze di esercizio di scuderie cominciano così ad affiancarsi le istanze per l'esercizio di garages, alla cui licenza era subordinato l'esercizio delle vetture stesse.

Oltre agli esercenti e proprietari delle vetture pubbliche, figure determinanti per la circolazione delle stesse erano i **vetturini**.

Non tutti i proprietari infatti erano “Padroncini”, cioè conducevano da soli le loro vetture riunendo nella loro persona la figura del proprietario e del conducente (talvolta si poteva essere anche proprietari del solo cavallo di una vettura e non della carrozza).

I vetturini romani costituivano una vera e propria classe sociale, dove tale mestiere veniva tramandato da padre in figlio per parecchie generazioni; classe sociale, come risulta dall'esame della documentazione, piuttosto indisciplinata e irruente a giudicare dai numerosissimi provvedimenti a loro carico, talvolta non soltanto di natura amministrativa ma anche penale.

Per esercitare il mestiere di vetturino, come oggi per condurre una vettura, era necessaria una patente o licenza che veniva rilasciata dall'Ufficio 7°, previo un esame inteso a provare l'abilità del soggetto nel condurre i cavalli e la sua conoscenza delle vie cittadine.

Le numerosissime istanze per il rilascio della patente di vetturino, che si è scelto di accorpate in un unico fascicolo nell'ambito di ciascuna busta, spesso contengono una documentazione molto più ampia di quella relativa alla sola licenza richiesta: oltre ai documenti di prassi come certificato di nascita, certificato penale ecc. sono inseriti reclami, rapporti a carico dell'istante, contravvenzioni, provvedimenti successivi all'istanza stessa. Sembrano, in alcuni casi, dei veri fascicoli personali, pur mancando ad essi tale tipologia archivistica, dove veniva inserito tutto ciò che riguardava quel vetturino (di qui il divario tra i termini cronologici relativi all'apertura e alla chiusura e archiviazione del fascicolo). Ogni vetturino aveva infatti un numero di matricola e una sua posizione nell'ambito dell'Ufficio 7°, sezione 2°.

La disciplina dei vetturini di piazza era di competenza della Regia Questura, per essere tale mestiere compreso fra quelli di cui parlava l'art. 72 della Legge di Pubblica Sicurezza.

Infatti ogni vetturino doveva essere munito del certificato d'iscrizione della Regia Questura, che in caso di abusi o per ragioni di ordine pubblico poteva ritirarlo. Il certificato d'iscrizione veniva rilasciato solo dietro dichiarazione del proprio domicilio

La patente che rilasciava il Municipio ai vetturini non era che la constatazione della loro idoneità tecnica a condurre una vettura.

Avendo la Questura il diritto di controllare l'operato dei vetturini, il Municipio aveva implicitamente l'obbligo di informare l'Autorità di Pubblica Sicurezza quando perveniva un reclamo, lasciando l'Autorità stessa arbitra del provvedimento.

I provvedimenti a carico dei vetturini, che potevano andare dalla sospensione temporanea dall'esercizio all'arresto e al carcere se interveniva l'imputazione di reato penale, venivano presi prima dalla Questura poi divennero competenza del Commissariato di Pubblica Sicurezza.

Molto cospicua è la documentazione relativa al comportamento tenuto dai vetturini nei confronti del Regolamento, dei clienti e delle guardie municipali e fitta è la corrispondenza con l'Autorità di Pubblica Sicurezza per informazioni o provvedimenti, e talvolta con l'Autorità Giudiziaria o con il Direttore delle Carceri Giudiziarie.

Alcune informazioni desunte dal carteggio protocollato riguardano più specificamente l'**iter delle pratiche** attraverso gli Uffici comunali e la loro sistemazione archivistica nell'ambito dell'Ufficio 7°, da cui la materia era gestita.

Già sotto il Governo Pontificio la Polizia Urbana era competente degli affari relativi alla circolazione delle vetture e così resta nel 1871 dopo un periodo di riorganizzazione degli uffici municipali.

Le pratiche relative alla vetture facevano capo all'Ufficio 7° Polizia Urbana e Rurale, diviso in più sezioni.

Le Buste 8 e 12 contengono documentazione non classificata relativa agli anni 1873 –75 che rispecchia l'ordine archivistico con cui erano tenute le pratiche all'interno dell'Ufficio 7°, secondo un Titolario ancora visibile. Alcune camicie di fascicoli sono originarie e portano la precedente classificazione, mentre altri fascicoli, riclassificati, conservano in alto a sinistra un numero che si riferisce al detto Titolario, o l'indicazione della sezione dell'Ufficio da cui la pratica era trattata. (nota 15)

Alla sezione 1° venivano inviati i verbali di denuncia a carico dei vetturini, alla sezione 2° tutte le pratiche relative alle vetture, la sezione 3° si occupava di multe e contravvenzioni, la sezione 4° si occupava del rilascio delle patenti di esercizio di un negozio di vetture.

Intorno agli anni '90 l'iter della pratica per il rilascio della licenza di esercizio di un negozio di vetture risulta essere il seguente:

- istanza al Sindaco, invio all'Ufficio 7°, invio all'Ufficio 8° (Ufficio d'Igiene) per la verifica del locale adibito a scuderia-rimessa, Ufficio 7° per il rilascio della licenza.

Talvolta la pratica veniva inviata agli uffici delle Regioni, se erano necessari lavori al locale o se dovevano gli interessati ricevere particolari comunicazioni.

Alla fine del 1894 tuttavia l'iter sembra semplificarsi perché la pratica veniva direttamente inviata all'Ufficio 8° e poi al 7° per la licenza.

Tale iter amministrativo era però subordinato alla dichiarazione di possedere un numero per vetture (non venendo concessi numeri nuovi), così l'istante doveva presentare la dichiarazione di compra – vendita ai fini della voltura del numero a suo favore come nuovo proprietario. Una volta ottenuta la voltura del numero poteva avviarsi anche l'istanza per la patente di esercizio del negozio di vetture.

Nel 1906 invece le istanze venivano presentate alle varie Delegazioni, di qui passate all'Ispettore d'Igiene e poi all'Ufficio 7° per la concessione della licenza, che era rilasciata infine dalla

Delegazione da cui la pratica era partita.

Le Delegazioni rilasciavano solo le patenti di esercizio di scuderia per vetture pubbliche, mentre per le scuderie dove erano tenuti cavalli da carro o di lusso non erano richieste licenze e le Delegazioni si limitavano ad accettarne la dichiarazione di esercizio, agli effetti della tassa cavalli.

Per quanto riguarda poi la **tipologia della documentazione** presente si sottolinea che quasi tutta concerne la circolazione di vetture pubbliche e omnibus, ma non manca documentazione sulla circolazione di carri e carretti (specie negli anni '70, con molte istanze di carrettieri per il permesso di guidare, seduti, il proprio carro nelle vie cittadine), sulla circolazione delle vetture private che erano soggette ad una vera e propria tassa (insieme ad essa talvolta vi è documentazione sulla denuncia di domestici, essendo unico il ruolo della tassa vetture e domestici), sull'apertura di negozi per la compra – vendita di vetture o sulla gestione di scuderie per vetture da rimessa o private.

I documenti più frequentemente presenti sono:

- istanze per la patente di vetturino o per il duplicato della stessa, patente necessaria per condurre una vettura per le vie cittadine (servizio interno od esterno alla città). Anche i conducenti di omnibus pubblici o privati dovevano essere in possesso della patente.
- istanze per la patente di esercizio di un negozio di vetture, patente necessaria per mandare in piazza una vettura e comprovante la proprietà della stessa
- rapporti a carico di vetturini
- rapporti di ispezione delle vetture da parte del Perito comunale
- reclami per danni o per il comportamento di vetturini
- comunicazioni di compra-vendita di vetture pubbliche, ai fini, come sembra, della successiva voltura
- riconsegna all'Ufficio 7° dei numeri di vetture tolte dalla circolazione
- istanze di voltura di vetture pubbliche, ossia di voltura del numero
- provvedimenti a carico di vetturini, consistenti per lo più in sospensioni dall'esercizio per alcuni giorni. L'ordinanza di sospensione era emanata dal Questore, partecipata poi al Sindaco e fatta eseguire dalle guardie municipali. L'ordinanza stessa però era sollecitata dall'invio, da parte del Sindaco, di un rapporto a carico del vetturino colpevole di trasgressione al Regolamento. Se ricorreva l'ipotesi di reato, interveniva l'Autorità Giudiziaria.
- informazioni richieste dall'Autorità di Pubblica Sicurezza o Giudiziaria
- informazioni richieste da altri Comuni sul servizio

Si è scelto di accorpare alcune tipologie di documenti nell'ambito di ciascuna busta in un unico fascicolo, dandone opportuna segnalazione.

Si sono accorpate : le istanze per patente di vetturino, le istanze per la patente di esercizio di un negozio di vetture, le istanze di voltura per vetture pubbliche, le dichiarazioni di compra – vendita di vetture pubbliche, le istanze per la richiesta di numeri mobili o per trasferimento di numero da una vettura ad un'altra appartenente sempre dello stesso proprietario, le istanze per la bollatura di verifica annuale.

La documentazione dal 1913 al 1918 è piuttosto scarsa ed è rappresentata quasi esclusivamente da richieste di informazioni, richieste di certificati e da istanze per patente di esercizio di negozi di vetture o scuderie.

Dal 1919 sono presenti per lo più istanze per il rilascio di certificati e ai primi di febbraio 1922 la documentazione cessa del tutto.

Roma, 11.10 2008-10-10

Giuliana Pericoli Ridolfini

L'inventario è consultabile solo su supporto informatico

NOTE

1) Il Consiglio comunale nelle sedute del 30 novembre e 13 dicembre 1871 deliberò il nuovo Regolamento, poi approvato dalla Deputazione Provinciale nelle sue sedute del 1° febbraio e 9 settembre 1872.

Il Sindaco, con notificazione del 21 settembre 1872, lo pubblicò perché andasse in vigore dopo un mese da quella data. Tuttavia nell'ottobre 1872 gli esercenti di pubbliche vetture presentarono al Ministero di Agricoltura, Industria e Commercio un ricorso in cui si affermava che il Regolamento messo in vigore con la notificazione del 21 settembre li danneggiava nei loro diritti ed interessi, e chiesero l'introduzione di alcune modificazioni.

In seguito la Prefettura, con nota del 27 novembre 1872, trasmise all'Amministrazione comunale un decreto del 25 settembre con cui il Ministero dell'Interno, in forza dell'art. 138 della Legge comunale e provinciale del 20 marzo 1865 e sul parere del Consiglio di Stato, annullava totalmente gli articoli 4, 7, 10, 27, 87, 88 e 110 e parzialmente gli articoli 2, 3, 5, 15, 51 e 89 del Regolamento perché contenevano disposizioni contrarie alla legge.

La Giunta comunale nel congresso del 16 aprile 1873 prese atto degli emendamenti ministeriali e deliberò di presentare nuovamente alla discussione del Consiglio il Regolamento con le relative variazioni.

Nella seduta consigliare del 21 maggio 1873 vennero proposte per l'approvazione le dette modificazioni, poi approvate dalla Deputazione Provinciale nella riunione del 16 giugno.

Tuttavia il Ministero dell'Interno, al cui esame il Regolamento fu di nuovo sottoposto, dichiarò non del tutto esatte le disposizioni sulla licenza, sulla durata, sulla revoca e sulla sospensione dall'esercizio che, così come erano state formulate, non chiarivano che non all'Autorità municipale ma a quella di Pubblica Sicurezza competeva di accordare licenze, di stabilirne la durata e di revocare l'accordata facoltà ai cocchieri in caso di abusi.

Nella seduta del 13 settembre 1873 la Giunta approvò la proposta di ulteriori emendamenti e decretò che fosse stampata e distribuita ai componenti del Consiglio per la definitiva approvazione.

Il Consiglio in data 19 settembre 1873 deliberò sulle correzioni ed emendamenti, decretati dal Ministero dell'Interno; il Regolamento di nuovo venne sottoposto all'esame del detto Ministero che lo approvò e lo munì di visto il 14 novembre 1873.

Il Regolamento constava di 117 articoli, alla cui lettura si rimanda per più specifiche ricerche da parte degli utenti, divisi nelle seguenti sezioni:

- 1) Dipendenza delle vetture pubbliche e licenze dei proprietari (art. 1 – 8)
- 2) Stazioni (art. 9 – 11)
- 3) Condizione delle vetture (art. 12 – 15)
- 4) Condizione dei cavalli e dei finimenti (art. 16 – 20)
- 5) Doveri dei proprietari (art. 21 – 24)
- 6) Facoltà di condurre una vettura pubblica (art. 25 – 30)
- 7) Contegno verso il pubblico (art. 31 – 32)
- 8) Requisiti in servizio (art. 33 – 34)
- 9) Contegno nelle stazioni (art. 35 – 44)
- 10) Contegno nel tempo della corsa (art. 45 – 50)
- 11) Numero delle persone (art. 51)
- 12) Illuminazione (art. 52)
- 13) Pagamento di tassa (tariffa di corsa. art. 53 – 59)
- 14) Oggetti rinvenuti (art. 60)
- 15) Servizio di turno (art. 61 – 63)

- 16) Del turno particolare alla stazione della ferrovia (art. 64 – 66. Il turno era obbligatorio per gli esercenti che avevano più di 7 vetture pubbliche)
- 17) Del servizio e dei diritti del conduttore (art. 67 – 74)
- 18) Divisione del servizio di giorno e di notte (art. 75 – 77)
- 19) Tariffa per l'interno della città (art. 78 – 81)
- 20) Tariffa per l'esterno della città (art. 82 – 83)
- 21) Vetture-omnibus (art. 84 – 108)
- 22) Contravvenzioni (art. 109 – 114)
- 23) Disposizioni diverse (art. 115 – 117)

E' da notare che le medesime sezioni sono oggetto del più breve Regolamento Pontificio del 30 aprile 1864, inserito nel più generale Regolamento Edilizio e di Pubblico Ornato di cui costituisce il Titolo VII (art. 63 – 117).

2) art. 95 bis. Il numero massimo degli omnibus per ogni linea del servizio interno è fissato come segue:

linea del Corso	n° 6
linea del Governo Vecchio	n° 9
linea di S. Giovanni	n° 5
linea di Ponte Sisto	n° 6
linea della ferrovia	n° 5
linea di S. Maria Maggiore	n° 6
linea di Ripetta	n° 4
linea di Tordinona	n° 4
linea di via Frattina	n° 2
linea di via del Babuino	n° 4
linea della Lungara	n° 4

art. 95 ter. Le licenze verranno accordate per linea e con lo stesso ordine, di che all'art. 95 bis, ai primi esercenti che ne faranno richiesta presentando contemporaneamente gli omnibus al Perito per l'ispezione. La licenza dovrà depositarsi all'Ufficio di Polizia Urbana qualora per 8 giorni consecutivi l'omnibus autorizzato manchi al servizio; in questo caso il posto vacante sarà concesso ad altro esercente che ne facesse richiesta.

Raggiunto il numero di omnibus prescritto per ogni linea come dall'art. 95 bis non si accorderanno altre licenze.

Tali aggiunte si erano rese necessarie in seguito ad alcune disposizioni per il servizio interno degli omnibus, già deliberate dal Consiglio municipale il 27 marzo 1876 e decretate, in via di esperimento, dalla Giunta nel congresso del 23 gennaio 1875 (decreto seguito da un'ordinanza del Sindaco del 7 febbraio 1875), disposizioni relative alla fissazione del numero delle linee interne ed al loro itinerario.

3) Notizie sul servizio delle vetture omnibus sono in una lettera di chiarimenti inviata dal Sindaco al Prefetto e datata 28 febbraio 1876:

“Nel 1870 non esisteva a Roma un'industria di omnibus propriamente detta: pochi omnibus senza alcuna disciplina, senza alcuna prescrizione di orario, senza alcun piano organico per il suo regolare movimento, percorrevano alcune strade della città facendo capo a San Pietro. L'utilità degli omnibus non era allora generalmente apprezzata e non lo era perché il servizio non rispondeva praticamente ai bisogni della popolazione, tanto era irregolare e incompleto.

Dopo il mutamento politico, sviluppatasi d'un tratto nuovi interessi, accresciuto il movimento della città, l'industria degli omnibus incominciò a prendere forma più regolare coll'istituzione di una Società Romana alla quale presero parte i negozianti di vetture della città e si associarono i pochi esercenti d'omnibus che prima agivano per proprio conto.

La Società Romana ottenne dal Municipio a stazione centrale la piazza di Venezia e alcuni altri vantaggi, però in corrispettivo d'obblighi da lei assunti che le permettevano di assicurare la sua esistenza, in quanto il Municipio potesse contribuirvi, non che di svilupparla nei maggiori interessi proprio e della città.

Però corsero in breve delle divergenze tra la Direzione della Società e i soci interessati e gli animi s'inasprirono al punto che gli stessi soci della Romana organizzarono un altro servizio, non avendo altro obiettivo che di distruggere, anche con danno proprio, l'esistenza della Romana.

Per tal modo, non esistendo ancora un organico che fissasse il numero degli omnibus e determinasse le linee per le quali dovessero percorrere, gli omnibus si aumentarono oltre misura, riversandosi quasi tutti per le strade del Corso, di S. Pietro e di Monti.

Per le rivalità che esistevano tra la Romana e i soci dissidenti, non era più possibile di ottenere un servizio regolare; la stessa Romana, che aveva incominciato con un ordinamento di stabilità che ben prometteva per l'avvenire, veniva travolta nel disordine altrui.

Se un servizio d'omnibus può a stento ben ordinarsi, in su i primordi di sua esistenza, sotto un'unica direzione, immagini la S. V. Ill.ma come dovesse procedere quello d'allora con 50 e più esercenti tra loro discordi, e senza altro intendimento che di danneggiarsi a vicenda.

Servizio adunque non si aveva, ma un permanente disordine nelle maggiori arterie della città, e di ciò allora ebbero più volte a dolersi col Municipio le Autorità e i cittadini.

Il Municipio a sua volta si trovava in un serio imbarazzo, tra l'obbligo cioè di provvedere al servizio pubblico e quello di non ferire gli interessi dell'industria che domandava di svilupparsi in nome della libertà e dell'uguaglianza.

La questione facevasi ancor più complicata dacché la Società Romana insisteva perché le fosse conservata la stazione centrale a piazza Venezia, e la domandavano, alla loro volta, con maggior insistenza gli altri esercenti protestando di avere gli stessi diritti della Romana.

In questa disparità di vedute ed in questo conflitto d'interessi, il mio predecessore, On. Conte Pianciani, stimò necessario di disdire una convenzione che si era conclusa con la Romana e di riunire quindi a congresso i rappresentanti delle due parti per veder di trovare un accomodamento che, astrazion fatta delle loro questioni d'interesse alle quali il Municipio doveva tenersi estraneo, avesse così bilanciato le ragioni delle due parti dissidenti in modo da ottenere il miglior servizio possibile nell'interesse del pubblico.

Dopo molte sedute, in cui furono ad una ad una esaminate tutte le questioni relative all'industria degli omnibus, si formulò l'ordinanza del 7 agosto 1873 n°. 44193 con la quale si gettarono le basi di un servizio cumulativo tra tutti i veicoli, e si accettò di comun accordo il principio di fissare un numero massimo di omnibus per ogni linea.

Quest'ultima disposizione non venne adottata coll'intendimento di ferire la libertà dell'industria ma allo scopo di provvedere al buon andamento del servizio pubblico e di garantire l'ordine e la regolare circolazione per la città.....(omissis).

Riunite le due Società in piazza Venezia con le norme della suddetta ordinanza (poiché anche i dissidenti eransi dovuti riunire in Società per gli effetti del servizio), non cessarono per questo gli inconvenienti, che anzi si raddoppiarono. I due elementi non potevano procedere di buon accordo ed il servizio ne scapitava, l'industria a sua volta andava in deperimento tanto che nell'aprile del 1874, successo un mutamento di direzione e d'interessi nell'andamento interno della Romana ed entrati a dirigerla i soci dissidenti che avevano fino ad allora attivato un'industria per loro conto, si convenne, d'accordo con la nuova Direzione, (veggasi l'ordinanza municipale del 5 aprile 1874 n°. 18645) di ridurre da 110 (come era stabilito dall'art. 5 dell'ordinanza del 7 agosto) a 60 soltanto il numero massimo degli omnibus del piano organico; e questo numero non fu mai raggiunto.

Cessati piano piano gli attriti che avevano così grandemente conturbato l'azienda degli omnibus, e mercè le provvidenze di rigore adottate dal Comune, il servizio tornò a riordinarsi; ma l'Impresa Romana (tale era il nome assunto dagli esercenti nella nuova composizione) dopo essere passata per fasi difficilissime e per diverse amministrazioni, finì col domandare un Amministratore all'Autorità

Giudiziaria, non potendo i soci tra loro intendersi e mancando quella fiducia reciproca che può sola condurre a bene un'impresa.

Fu in seguito dichiarato il fallimento dell'Impresa; se non che, annullato in appello, la Società tornò di nuovo sotto la gestione di un Amministratore Giudiziale, il quale sta ora trattando un accomodamento coi creditori."

Questi chiarimenti vennero dati al Prefetto in occasione di un reclamo fatto dai sigg. Fanti e Fedeli, già soci della Società Romana, quindi esercenti liberi in opposizione alla stessa e poi soci dell'Impresa Romana. Il reclamo era motivato dal rifiuto da parte dell'Amministrazione comunale del permesso di esercizio di due linee di omnibus di Ripetta e di Tordinona

4) In base a questo progetto la linea di Monti, che terminava al quadrivio di S. Maria Maggiore, doveva essere prolungata fino alla fine dello sterrato della via delle Quattro Fontane, presso il cavalcavia della Villa Massimo, non lontano dalla via Cavour.

Si sarebbe poi dovuto attivare una nuova linea da piazza S. Lorenzo in Lucina a piazza Indipendenza con 6 omnibus (via Frattina, Due Macelli, Tritone, piazza Barberini, S. Nicola da Tolentino, Venti Settembre, Castelfidardo, piazza Indipendenza).

5) Di seguito si danno alcune informazioni, molte delle quali vigenti anche precedentemente, che si ricavano dal nuovo Regolamento, alla cui lettura si rimanda per uno studio più puntuale.

La concessione di una o più linee per l'esercizio di vetture omnibus era fatta dalla Giunta ai richiedenti. La Giunta rilasciava la licenza, stabiliva le stazioni, l'itinerario, il prezzo delle corse ed il numero di vetture per ogni linea.

La licenza rilasciata, previa ispezione degli agenti comunali delle vetture e del personale addetto, durava 3 anni prorogabili o no a seconda della decisione della Giunta, tuttavia poteva essere revocata prima della scadenza.

Per ogni vettura omnibus autorizzata al servizio il concessionario doveva pagare al Comune anticipatamente la tassa di posteggio per occupazione di suolo pubblico.

Le vetture omnibus erano di 3 tipi diversi: vetture chiuse, modello tram e modello giardiniera per la stagione estiva (1 aprile – 31 ottobre); erano fornite di 2 grandi fanali uno dei quali con cristalli di color rosso fissato nella parte anteriore, l'altro con cristalli color verde fissato posteriormente; le dimensioni per ciascun tipo erano fissate da precise misure.

Il primo tipo aveva internamente la capacità massima di 12 persone, il secondo tipo di 26 persone di cui 12 all'interno, 6 sulla piattaforma anteriore e 8 su quella posteriore; il terzo tipo di 20 persone di cui 4 sulla piattaforma posteriore e 16 all'interno.

Il transito per la via del Corso era interdetto alle vetture omnibus fin dalle tre pomeridiane nei mesi da ottobre a tutto marzo e dalle quattro e mezza pomeridiane negli altri mesi; durante le ore di interdizione le vetture della detta linea seguivano un percorso alternativo (via Nazionale già via S. Romualdo, piazza SS. Apostoli, via S. Marcello, via dell'Umiltà, via SS. Vincenzo e Anastasio, via della Stamperia, via dell'Angelo Custode, via Due Macelli, piazza di Spagna, via del Babuino e viceversa).

I cocchieri dovevano, oltre al certificato d'iscrizione della Regia Questura, (art. 57 della legge di Pubblica Sicurezza) essere muniti di una licenza concessa loro dall'ufficio di Polizia Urbana, previa constatazione che avessero superato l'età di 18 anni.

Ai concessionari di vetture omnibus incombeva l'obbligo di tenere un esatto registro, nel quale dovevano essere iscritti il nome, il cognome e l'abitazione dei cocchieri e conducenti, con l'indicazione della vettura a cui erano destinati giornalmente.

Ogni concessionario, cambiando scuderia, doveva avvertire entro 3 giorni del cambiamento l'Ufficio di Polizia Urbana.

Le vetture omnibus erano distinte fra loro con numero d'ordine, assegnato dall'Autorità comunale, dipinto all'esterno del veicolo in modo visibile.

I proprietari d'albergo, che avevano una vettura omnibus per il servizio esclusivo dei clienti per o dalla stazione ferroviaria, dovevano fare dichiarazione del percorso all'Autorità comunale

6) Gli omnibus erano divisi per le diverse linee nel seguente modo:

linea del Corso	n° 5
linea del Governo Vecchio	n° 8
linea di S. Giovanni	n° 4
linea di Ponte Sisto	n° 5
linea della ferrovia	n° 5
linea di S. Maria Maggiore	n° 4
linea di Ripetta	n° 3
linea di Tordinona	n° 1

Il Marini s'impegnava a mantenere 25 omnibus dei 35 in servizio costante e permanente in tutte le stagioni e per tutta la durata dell'orario prescritto dai Regolamenti municipali, mentre gli altri 10 omnibus non avevano l'obbligo del servizio costante e permanente e potevano essere trasferiti secondo i bisogni del servizio in qualunque linea (diritto quest'ultimo spettante anche al Municipio).

In caso di ritiro degli omnibus per riparazioni, il Marini si obbligava a sostituirli in giornata.

Il Marini riconosceva senza alcuna eccezione i diritti spettanti ad altri esercenti per 10 omnibus, già in servizio, secondo una tabella che nella convenzione era di seguito riportata.

Se per 8 giorni consecutivi questi esercenti particolari avessero abbandonato i posti assegnati, il Marini assumeva l'obbligo di rimpiazzarli con altri omnibus di sua proprietà, oltre i 35 sopra indicati.

Era inoltre responsabile delle multe per contravvenzione elevate a carico dei suoi dipendenti (cocchieri ed inservienti) a cui egli stesso doveva provvedere anche per un vestito decoroso.

Gli omnibus da mettersi in circolazione erano sottoposti ad una preventiva ispezione da parte del Perito comunale e quelli di nuova costruzione dovevano essere conformi al modello presentato ed approvato dall'Amministrazione comunale.

Seguono diversi articoli sulle tariffe, personale, ecc., ma il più importante è quello relativo alla natura della convenzione che si dice non avere "carattere di privativa, sicchè resta fermo il diritto del Comune di concedere altre licenze per omnibus o altre linee".

7) Anche la lettura della Relazione presentata dalla Commissione consigliere offre preziose notizie per lo studio del servizio degli omnibus e se ne consiglia la visione. Tra l'altro, confermando le notizie già date precedentemente (lettera di chiarimenti al Prefetto del 28 febbraio 1876), si legge:

"Fino al 1876 il servizio degli omnibus in questa città era abbandonato alla concorrenza. Esso era quindi fatto da privati e da piccole Società, le quali, disponendo ciascuna di piccoli capitali e di materiale limitatissimo, si dividevano le principali linee della città usufruendole a misura ed in proporzione che offrivano loro maggior guadagno e quindi con poco riguardo e soddisfazione soprattutto nelle linee e per le ore meno produttive del pubblico servizio. Fra queste fin d'allora era la Ditta Marini.

L'esercizio di costoro era permesso ed assicurato loro mediante licenza di vettureggiare nelle strade pubbliche.

Questo sistema di completa libertà non tardò a far sentire i suoi intollerabili inconvenienti, e fra i principali la nessuna regolarità e convenienza del servizio.

Già il Municipio fin dal 1871 si era provato a compilare un Regolamento che abbracciava al tempo stesso le vetture pubbliche e le vetture omnibus, e che tendeva a restringere questa libertà nello scopo di poter meglio ordinare questo pubblico servizio.

Approvato dal Consiglio nelle sedute consiliari del 30 novembre e 13 dicembre 1871 e sanzionato dalla Deputazione Provinciale nel 1872 questo Regolamento andò ad infrangersi contro una

deliberazione del Consiglio di Stato, il quale rigettò gli articoli che concernevano le licenze di tenere vetture, e la facoltà di determinarne il numero, la durata ecc.

Questi articoli furono rigettati come contrari alla libertà delle industrie e alla disposizione dell'art. 57 della legge di Sicurezza Pubblica che pone tali licenze fra le attribuzioni dell'Autorità di Pubblica Sicurezza.

Il Consiglio, accettando in parte le modificazioni, si provò a conservare alcune delle disposizioni proposte.

Il Consiglio di Stato tenne fermo ed il Regolamento fu approvato e pubblicato nel febbraio 1874 senza che provvedesse ai bisogni per i quali era stato compilato

Frattanto gli inconvenienti si aumentarono e si resero più sensibili, la libera concorrenza produceva imbarazzo in alcune vie, trascuranza in altre, attriti, sconvenienza nel servizio e disordini per tutto.

Talché per la necessità delle cose fu finalmente deliberato dal Consiglio il 26 giugno 1876, approvato dalla Deputazione Provinciale il 1° agosto e dal Ministero dell'Interno il 31 dello stesso anno un provvedimento che porta la data del 10 ottobre 1876 per il quale si inserirono nel Regolamento due articoli sotto i numeri 95 bis e 95 ter che sono così concepiti:

Art. 95 bis. Il numero degli omnibus per ogni linea del servizio interno è fissato come segue, cioè... (omissis). Raggiunto il numero di omnibus prescritto per ogni linea, come all'art. 95 bis, non si accorderanno altre licenze.

Art. 95 ter. Le licenze verranno accordate per linea e con lo stesso ordine di che all'art. 95 bis ai primi esercenti che ne faranno richiesta, presentando contemporaneamente gli omnibus al Perito per l'ispezione (omissis).

Evidentemente nella formula indeterminata che designa alla preferenza i primi esercenti si manifesta il disegno di facilitare all'Amministrazione il modo d'intendersi con gli attuali.

Ed infatti nello stesso anno 1876, sulle basi di queste disposizioni, si concluse la convenzione con la ditta Marini in virtù della quale essa ebbe l'esercizio di certe linee designate sotto certe condizioni e contro certe prestazioni pecuniarie per 6 anni, convenzione quindi che ebbe il suo termine con l'anno 1882.

Questi provvedimenti del Consiglio municipale non furono al coperto di nuove contestazioni e difficoltà ed, in seguito di reclami fatti da interessati, le deliberazioni del Consiglio che concernevano ai due nuovi articoli furono ancora una volta annullate sul parere del Consiglio di Stato.

Proposto e deliberato il ricorso a Sua Maestà, il Ministero dell'Interno, nel trasmetterlo con nota 16 gennaio 1881 al Consiglio di Stato per il suo parere a sezioni riunite, riconobbe la gravità delle ragioni esposte dal Municipio.

Il Consiglio di Stato nella sua adunanza generale 2 febbraio 1881... (omissis) opinava che si dovesse accogliere il ricorso del Comune e revocare il decreto che escludeva nel Comune il diritto di determinare nell'occupazione del suolo pubblico il numero degli omnibus per ogni stazione ed ogni linea.

Questo parere adottato con Regio Decreto permise alla ditta Marini di fruire degli effetti della convenzione per tutto il tempo stabilito.

Dal 1882, epoca nella quale aveva cessato di avere effetto la convenzione, le cose continuarono a procedere praticamente sullo stesso piede per effetto di un tacito consenso da ambe le parti. Ma s'imponeva il bisogno di regolare in modo più stabile un servizio che non riposava più sopra una condizione giuridica e che ne assicurasse la continuazione ed il buon esercizio.

Dopo lunghe trattative che occuparono buona parte di questi due anni che decorsero dalla cessazione della convenzione fino ad ora, l'Amministrazione municipale formulò e concluse con la stessa ditta Marini una nuova convenzione che fu sottoposta alla deliberazione del Consiglio nella seduta del 1° dicembre 1884, per esaminare la quale il Consiglio stesso nominò la Commissione che ha adempiuto al suo compito con la presente Relazione nella quale essa espone le sue conclusioni sopra questo importante soggetto..."

La Relazione della Commissione poi continuava con alcune osservazioni riguardanti principalmente la durata della convenzione stessa, la limitazione della libertà comunale nella concessione di linee d'omnibus ad altri esercenti, l'uniformità del materiale e dei finimenti e l'orario del servizio degli omnibus e del personale. Le modificazioni riguardavano gli articoli 13, 15, 17, 24, 25, 27 e la soppressione dell'articolo 35 del capitolato

8) Nel verbale della seduta consigliare del 14 luglio 1885 si legge:

“Scaduta nel 1882 la convenzione stipulata nel 1876 col sig. Francesco Marini, allo scopo di rendere più stabile e decoroso il servizio degli omnibus nella città di Roma, s'intavolarono trattative per rinnovarla, emendandola però in quelle parti che l'esperienza aveva dimostrate insufficienti, imponendo una cauzione per l'osservanza dei patti, aggiungendo all'Impresa esercente nuovi oneri di servizio e procurando anche all'erario comunale qualche beneficio pecuniario...(omissis)

Accettatosi in massima dall'Impresa il principio di attribuire al Comune un beneficio pecuniario, sorsero, sulla fine delle trattative, divergenze circa la misura della cointeressenza; ed è perciò che l'Amministrazione...(omissis) esaminò e fece esaminare con accuratezza dal Giureconsulto comunale e da autorevoli Consiglieri competenti in cose legali, se il diritto del Comune potesse spingersi al punto da revocare la concessione dell'esercizio al sig. Francesco Marini e poter essere libero il Comune stesso o di accettare da altri offerte migliori o d'imporre un capitolato d'oneri sperimentando, al bisogno, la pubblica gara.

Quantunque il Giureconsulto comunale e la maggioranza dei Consiglieri interpellati opinassero per il diritto del Comune di liberamente disporre per tale pubblico servizio, tuttavia, di fronte alle certe opposizioni che si sarebbero incontrate per parte dell'interessato e alle molestie sempre inevitabili e al rischio di lunghe vertenze giudiziali, la Giunta ritenne che fosse miglior partito trattare con il sig. Francesco Marini, salvaguardando però nel modo migliore i diritti e gli interessi del Comune. (omissis) Gli intenti dell'Amministrazione furono raggiunti col compromesso ..(omissis) stipulato il 2 agosto 1884 tra l'On. f.f. di Sindaco come rappresentante del Comune e la Società Romana degli Omnibus, rappresentata dal sig. Francesco Marini.

Mercè questo compromesso, oltre un miglioramento generale del servizio, come risulta dai vari articoli del capitolato, si assicura:

- 1) il servizio gratuito di trazione delle macchine e pompe da incendio del Corpo dei Vigili (art. 1 del capitolato)
- 2) fornitura gratuita dei cavalli e dei conduttori dei carri municipali per trasporto dei suini dallo stabilimento di mattazione agli spacci (art. 1)
- 3) il ribasso del prezzo della corsa da 10 centesimi nelle varie linee di omnibus, ad eccezione di quelle montuose (art. 17), nelle quali il prezzo della corsa continuerà ad essere di centesimi 15
- 4) la cessazione da parte del concessionario, allo scadere della convenzione, di ogni e qualunque diritto sull'esercizio degli omnibus nelle linee dal compromesso determinate (art. 24), e quindi piena e libera facoltà del Comune di concedere a chicchessia, e con le condizioni che crederà allora d'imporre, l'esercizio medesimo
- 5) il pagamento per parte del concessionario a favore del Comune di £ 200 annue per ogni omnibus in esercizio”

Tale compromesso prevedeva il servizio pubblico degli omnibus nelle 14 linee principali della città per un trentennio, dal 1° gennaio 1885 al 31 dicembre 1914, in base ad un capitolato di 36 articoli, al cui contenuto si rimandano gli studiosi.

Allegati al capitolato sono:

A)“Elenco delle linee (14) nelle quali l'Impresa Romana degli Omnibus si obbliga di fare il servizio”

B) “Numero massimo e minimo degli omnibus per ogni linea”

C) “Elenco delle stazioni per gli omnibus”

D) “Itinerario generale degli omnibus in corrispondenza dell’allegato A” (di grande interesse per lo studio della viabilità e dell’urbanistica degli anni ‘880)

9) Così l’Impresa Romana si accordò con la Società concorrente, “ritenendo che colle vetture di quel nuovo sistema di locomozione siasi in quell’arteria principale della città (via Nazionale) esuberatamente provveduto al comodo del pubblico, e ritenendo altresì che il mantenersi il servizio che attualmente esiste delle vetture omnibus sia per arrecare un soverchio ingombro massime in certi punti resi già per sé difficoltosi dalle grandi pendenze”.

10) Da una carta del maggio 1895:

“ Per esercitare l’industria dell’affitto di vetture è necessario ottenere dall’Ufficio di Polizia Urbana (Ufficio 7°) la licenza per l’esercizio di un negozio di vetture pubbliche per la quale non si riscuote una tassa propriamente detta, ma un semplice diritto per una sola volta all’atto del rilascio della licenza. Questo diritto consiste in una corrisposta di £ 5 per la visita tecnica che fa eseguire l’Amministrazione comunale per accertarsi che i locali, ove si tengono le vetture, siano adatti a tale uso, oltre ad un diritto fisso di £ 1 che l’Amministrazione percepisce per qualunque concessione, e all’imposta di una marca da bollo di £. 1,20 da apporsi sulla licenza.

Quelli che vogliono esercitare questa industria devono pure far assegnare dall’Ufficio della Polizia Municipale un numero progressivo per ciascuna vettura da essi posseduta, numero che deve essere dipinto a vernice a tergo e ai fianchi della vettura e ripetuto sui cristalli dei fanali.

All’infuori di questo diritto di licenza, nessuna altra tassa per occupazione di suolo nelle vie e piazze pubbliche si fa pagare agli esercenti.

I cavalli che vengono adibiti per il servizio delle vetture pubbliche sono sottoposti, come tutti gli altri, alla tassa cavalli e assegnati alla 2° categoria con una tassa annua di £ 30.

I numeri assegnati dall’Ufficio di Polizia Municipale sono (al maggio 1895) 2445, però non tutte queste vetture si trovano in esercizio, essendo molte in riparazione altre fuori servizio ecc. Può perciò calcolarsi che giornalmente sono in esercizio da 1500 a 1800 vetture pubbliche.

I numeri assegnati agli omnibus sono (sempre a maggio 1895) 349 ma anche alcuni di essi si trovano fuori esercizio.

I veicoli da trasporto, carri, carretti ecc. non pagano alcuna tassa per occupazione di suolo. I proprietari non sono tenuti a munirsi di licenza e devono solamente farsi assegnare dall’Ufficio di Polizia Municipale un numero dipinto su tavolette bollate, rilasciate dall’Ufficio stesso dietro corrisposta di £ 1,30. I cavalli di questi veicoli sono pure sottoposti alla tassa cavalli di £ 18 annue,”

11) Al 31 dicembre 1873 le vetture pubbliche numerate e patentate in servizio erano 1775 e le vetture omnibus 159.

12) La prima agitazione dei vetturini, con un conseguente sciopero, avvenne il 6 gennaio 1892 ed uno dei motivi di attrito era proprio il rilascio da parte del Comune di troppe concessioni rispetto alla domanda.

13) Nel 1906 erano in circolazione complessivamente 2214 vetture pubbliche autorizzate, oltre a 100 coupés (vetture chiuse) che la Società Romana dei Tramways ed Omnibus doveva tenere in circolazione dal mese di novembre al mese di aprile. In tale numero erano comprese 512 vetture pubbliche di proprietari che esercitavano per proprio conto, formando un gruppo detto “Padroncini”. I proprietari delle vetture che non esercitavano il mestiere del vetturino erano 87.

Con la delibera di Giunta del 10 luglio 1906 vengono di nuovo concessi i numeri per le vetture pubbliche.

Da una lettera di informazioni date al Sindaco di Bologna nel 1909:

“I numeri per vetture pubbliche si concedono con deliberazione di Giunta a coloro che ne fanno domanda al Sindaco in carta legale e che hanno la licenza municipale di esercente di un negozio di vetture pubbliche. Queste prima di essere messe in circolazione devono essere verificate dal Perito delle vetture pubbliche che, constatata la solidità e decenza nonché l’osservanza delle altre disposizioni regolamentari, vi appone sul numero un bollo che ha la validità di 18 mesi. Il numero complessivo di tali concessioni ascende a 2653. Non è permesso al concessionario cedere ad altri la propria licenza, può però far condurre da altri vetturini patentati le vetture di sua proprietà”

Da una lettera di informazioni al Sindaco di Padova sempre del 1909:

“Le vetture pubbliche portano dipinto in nero su fondo bianco il numero che le distingue, il quale, oltretutto nella parte posteriore, è ripetuto anche ai lati della vettura. Il detto numero è riportato in rosso anche sui cristalli dei fanali della vettura”

Altre notizie date al Sindaco di Firenze nel 1912:

“Le patenti di esercizio per vetture pubbliche attualmente vengono concesse solo a vetturini che abbiano almeno un biennio di lodevole servizio. Il numero di grossi proprietari di vetture è 1835 e quello di un solo vetturino proprietario (“Padroncino”) è di 900 ed il totale delle vetture è di 2780” Inoltre si dice che “sia per il posteggio sia per l’esercizio di vetture pubbliche non è applicata alcuna tassa agli esercenti, i quali devono essere soltanto forniti di patente di scuderia”

14) L’uso del tram a vapore è documentato anche nel 1888 quando l’Amministrazione comunale accolse la domanda di collocare un binario in un tratto della via Nomentana (dal cavalcavia della ferrovia Ortana alla vigna Biscossi, presso S. Agnese) per un tram a vapore adibito al trasporto di materiali da costruzione dalle cave di tufo di Pratalata ad un deposito nella detta vigna.

15) Una parziale ricostruzione del Titolario è possibile attraverso un attento studio; qui di seguito vengono date soltanto alcune indicazioni che si sono rilevate via via nel corso del presente lavoro:

n° 35 del Titolario “Carri”:

- 35/3 numerazione
- 35/8 duplicati tavolette dei carretti
- 35/14 permessi di stare seduti sul carro
- 35/11 permessi di transito

n° 36 del Titolario “Vetture”

- 36/1 esenzione servizio alla stazione
- 36/12 sequestro vetture per mancanza di registrazione
- 36/17 vulture
- 36/18 ispezioni
- 36/20 denunce chiusura negozio di vetture
- 36/22 certificati

n° 37 del Titolario “Vetture”

- 37/1 e 2 sospensione vetturini
- 37/3 vetture alla stazione

n° 40 del Titolario “Omnibus”:

- 40/1 orario omnibus
- 40/12 omnibus alla stazione ferroviaria
- 40/20 vulture omnibus
- 40/28 Impresa Romana

n° 30/1 denunce al Questore
n° 39/1 investimenti
n° 46/1 deposito carri e cavalli
n° 50/1 ritiro patenti, denunce all'Autorità giudiziaria
n° 57/1 maltrattamenti ai cavalli

Roma. 1.10.2208

Giuliana Pericoli Ridolfini

L'inventario è consultabile solo su supporto informatico