



Informazioni su questo libro

Si tratta della copia digitale di un libro che per generazioni è stato conservata negli scaffali di una biblioteca prima di essere digitalizzato da Google nell'ambito del progetto volto a rendere disponibili online i libri di tutto il mondo.

Ha sopravvissuto abbastanza per non essere più protetto dai diritti di copyright e diventare di pubblico dominio. Un libro di pubblico dominio è un libro che non è mai stato protetto dal copyright o i cui termini legali di copyright sono scaduti. La classificazione di un libro come di pubblico dominio può variare da paese a paese. I libri di pubblico dominio sono l'anello di congiunzione con il passato, rappresentano un patrimonio storico, culturale e di conoscenza spesso difficile da scoprire.

Commenti, note e altre annotazioni a margine presenti nel volume originale compariranno in questo file, come testimonianza del lungo viaggio percorso dal libro, dall'editore originale alla biblioteca, per giungere fino a te.

Linee guide per l'utilizzo

Google è orgoglioso di essere il partner delle biblioteche per digitalizzare i materiali di pubblico dominio e renderli universalmente disponibili. I libri di pubblico dominio appartengono al pubblico e noi ne siamo solamente i custodi. Tuttavia questo lavoro è oneroso, pertanto, per poter continuare ad offrire questo servizio abbiamo preso alcune iniziative per impedire l'utilizzo illecito da parte di soggetti commerciali, compresa l'imposizione di restrizioni sull'invio di query automatizzate.

Inoltre ti chiediamo di:

- + *Non fare un uso commerciale di questi file* Abbiamo concepito Google Ricerca Libri per l'uso da parte dei singoli utenti privati e ti chiediamo di utilizzare questi file per uso personale e non a fini commerciali.
- + *Non inviare query automatizzate* Non inviare a Google query automatizzate di alcun tipo. Se stai effettuando delle ricerche nel campo della traduzione automatica, del riconoscimento ottico dei caratteri (OCR) o in altri campi dove necessiti di utilizzare grandi quantità di testo, ti invitiamo a contattarci. Incoraggiamo l'uso dei materiali di pubblico dominio per questi scopi e potremmo esserti di aiuto.
- + *Conserva la filigrana* La "filigrana" (watermark) di Google che compare in ciascun file è essenziale per informare gli utenti su questo progetto e aiutarli a trovare materiali aggiuntivi tramite Google Ricerca Libri. Non rimuoverla.
- + *Fanne un uso legale* Indipendentemente dall'utilizzo che ne farai, ricordati che è tua responsabilità accertarti di farne un uso legale. Non dare per scontato che, poiché un libro è di pubblico dominio per gli utenti degli Stati Uniti, sia di pubblico dominio anche per gli utenti di altri paesi. I criteri che stabiliscono se un libro è protetto da copyright variano da Paese a Paese e non possiamo offrire indicazioni se un determinato uso del libro è consentito. Non dare per scontato che poiché un libro compare in Google Ricerca Libri ciò significhi che può essere utilizzato in qualsiasi modo e in qualsiasi Paese del mondo. Le sanzioni per le violazioni del copyright possono essere molto severe.

Informazioni su Google Ricerca Libri

La missione di Google è organizzare le informazioni a livello mondiale e renderle universalmente accessibili e fruibili. Google Ricerca Libri aiuta i lettori a scoprire i libri di tutto il mondo e consente ad autori ed editori di raggiungere un pubblico più ampio. Puoi effettuare una ricerca sul Web nell'intero testo di questo libro da <http://books.google.com>

49

12114

L'INDUSTRIA DELLE VETTURE-OMNIBUS
IN ROMA

LETTERA PROGETTO

ALL' ILL^{mo}. SIGNOR CONTE COMMENDATORE

LUIGI PIANCIANI

DEPUTATO AL PARLAMENTO NAZIONALE

SINDACO DI ROMA

PER

ANGELO CAROSIO



ROMA

STABILIMENTO TIPOGRAFICO DI G. VIA

Corso, 387

L'INDUSTRIA DELLE VETTURE-OMNIBUS
IN ROMA



LETTERA PROGETTO

ALL' ILL^{mo}. SIGNOR CONTE COMMENDATORE

LUIGI PIANCIANI

DEPUTATO AL PARLAMENTO NAZIONALE

SINDACO DI ROMA

PER

ANGELO CAROSIO

————— K



ROMA
STABILIMENTO TIPOGRAFICO DI G. VIA
Corso, 387



Ill.mo Sig. Sindaco,

Relatore della Commissione permanente dei Negozianti di Vetture di questa Città, iniziatore della « Società in *acomandita* Romana degli *Omnibus* », di quella *collettiva* « Coccia e Fedeli », dell' « *Impresa Generale* » istituita in base al Decreto del 7 agosto u. s. N.° 44193, quindi dell' « *Anonima Impresa Generale* » ed ora della società unica istituita sotto la denominazione di « *Impresa Romana* » come quella che in sè comprende tutte le attività della cessata società Romana e dell'Anonima Impresa Generale, acquisitrice di quella come da istromento 26 Febbrajo u. s. a rogito Dott. Pietro Fratocchi, ebbi ed ho soventi ad occuparmi degli interessi economici di questa industria e del reggimento del suo esercizio. Convinto della grande utilità di questo servizio per il pubblico, ed ispirato al desiderio vivissimo di veder un giorno stabilmente consolidata nella sede centrale del Nazionale Governo la cennata industria, a vantaggio della pub-

4

blica circolazione ed a comodo e decoro della cittadinanza del primo Municipio d'Italia, ho dato, a seconda delle mie deboli forze, opera costante alla realizzazione del mio ideale.

All'oggetto quindi di cooperare, per quanto mi fosse possibile, al raggiungimento dello scopo, sino dal luglio u. s. presentava alla S. V. un mio progetto di riordinamento del servizio di cui si tratta. Fu da questo progetto che si presero le mosse per gettare le prime basi di un servizio regolare e stabile, ciò che avvenne in forza della emanazione del Decreto 7 agosto sopra cennato.

Nè certo miglior sistema di servizio avrebbe potuto in quel momento adottarsi, trovandosi allora il Municipio a fronte di un'industria improvvisamente sviluppata, in continuo aumento, ed esercitata isolatamente in modo disordinato da due società distinte e da oltre quaranta proprietari privati. Ma, anche dopo il riordinamento portato dal cennato Decreto, ebbero a verificarsi taluni attriti di lieve momento, naturalmente prodotti dal contatto immediato e permanente di due enti distinti per ragion di capitale e d'interesse, ma cumulativamente esercenti la stessa industria sulle identiche linee e stazioni, e perciò in istato di rispettiva concorrenza. Quindi sorta la quistione, se si dovesse procedere ad una divisione di linee tra le due società, con altra mia memoria del 25 novembre u. s. dimostrava la necessità di far rispettare, sino a nuove disposizioni, nella sua integrità, lo stesso Decreto, come quello che, in base a quel sistema di servizio *facoltativo*, rappresentava l'unico espediente più efficace a garantire il pubblico servizio.

Nè quello della pubblica comodità fu il solo vantaggio diretto dello stesso Decreto, imperocchè altra conseguenza inevitabile della esecuzione del medesimo fosse quella importantissima di rendere indispensabile la comunione di

tutti i capitali dell'industria in un unico vasto ente sociale per farne l'esercizio veramente utile all'intrapresa ed al pubblico, come ebbe a verificarsi nel fatto oramai compiuto della riunione delle cennate due Società.

È al raggiungimento di questo grande obbietto che io ho rivolte tutte le mie forze sino dallo svolgersi primitivo di questa industria locale, ed ora che questo mio concetto, che pur era nei voti di tutta la cittadinanza, può dirsi quasi realizzato, altro non v'ha a desiderarsi, che codesto Municipio, il quale verun mezzo lascia intentato per soddisfare convenientemente alle esigenze locali, voglia prendere nel meritato apprezzamento l'importanza dell'industria di cui si tratta in tutte le sue attinenze, ed i grandi vantaggi derivanti ai suoi amministrati dallo stabile e regolare esercizio della medesima.

Laonde presento alla S. V. Ilma alcune considerazioni sulla materia di cui si tratta, le quali, se altro merito e risultato non s'avranno, che quello d'aver dimostrato il mio buon volere a pro' della locale comunanza e della cennata industria, avrò ben donde esser lieto di non essermi trovato restio alla voce di un dovere cittadino, al sentimento intimo di un vero pubblico bene.

I.

Il servizio delle *Vetture-Omnibus* si è di tale e tanta importanza per il pubblico da attirarsi le considerazioni dell'economista e da meritare le più serie cure del pubblico amministratore.

Questo servizio abbrevia le distanze che separano il centro dalle estremità dell'abitato; facilita le comunicazioni da un punto all'altro; diminuisce l'ingombro delle vie pro-

dotta dal soverchio numero d' altri veicoli ; è il mezzo più comodo e facile per dare sfogo alle esigenze della pubblica circolazione ; giova al comodo ed ai bisogni di tutte le classi della popolazione : è di natura identica al servizio che lo Stato fa prestare col mezzo delle diligenze postali, ed a tanti altri servizi esercitati per conto delle Provincie e dei Municipi.

Non è quindi a meravigliarsi se ovunque ebbe a manifestarsi il bisogno di questo servizio, di conserva collo sviluppo della relativa industria, siensi pur adottate analoghe superiori discipline per regolarne l'andamento in modo stabile e conveniente.

Tali discipline, a seconda dei casi, debbono essere più o meno ristrettive, più o meno libere, ma protettrici sempre dell'industria attinente a questa specie di servizio ; avvegnacchè molteplici e varie possano essere le speciali esigenze delle località, ove la stessa industria avesse a rendersi necessaria, e la sua natura intima sia tale da richiedere il sussidio di vistosi capitali d'impianto, d'esercizio e di manutenzione, non che la valida cooperazione di convenienti norme ordinatrici, direttive e disciplinari.

L'industria delle Vetture-Omnibus, difatti, suolsi esercitare solamente nei vasti centri abitati, imperocchè in essi soltanto può rendersi utilissima ad ogni classe di cittadini. Ma affinchè possa raggiungere il suo scopo è indispensabile che l'impianto di questa industria sia preceduto da accurati e profondi studi sulle condizioni e sui bisogni locali, e che l'esercizio della medesima sia improntato, in tutte le sue attinenze, ad una base unica di *uniformità amministrativa, direttiva e disciplinare*.

La prima, cioè l'*uniformità amministrativa*, richiede l'unità dei capitali tutti occorrenti all'esercizio del servizio:

è solo con questo mezzo che il pubblico può essere garantito della *forma, decenza, comodità e solidità* del materiale *rotabile*, della *attitudine, sicurezza ed eleganza dei semoventi*, di tutti gli annessi e connessi, non che della *scelta ed uniformità* di tutto il personale del servizio attivo.

La seconda, cioè l'*unità direttiva*, concentrando in sè l'unità economica, quella pure assicura dell'*ordine* e del *movimento*: è questo il cardine unico atto a garantire la costante e normale regolarità del servizio, e quindi la più grande utilità in tutte le sue attinenze.

L'ultima infine, cioè l'*unità disciplinare*, agevolando la sorveglianza, assicura l'adempimento degli obblighi assunti dall'impresa rispetto al municipio ed al pubblico, e garantisce l'osservanza di tutte le disposizioni direttive e regolamentari vincolanti l'esercizio attivo dell'industria.

Occorre pertanto che il servizio delle *Vetture-Omnibus* sia centralizzato in un'unica intrapresa.

II.

A provare la molteplicità degli ostacoli che sogliono opporsi allo sviluppo primitivo dell'industria di cui è menzione, e l'insufficienza non solo, ma l'assoluta inattitudine di singoli esercizi privati a corrispondere, qual conviensi, alle pubbliche esigenze di vasti centri abitati, valga il cenare l'esempio di Parigi, donde l'industria delle *Vetture-Omnibus* trasse la sua origine primitiva ed ove trovasi ora nelle condizioni economiche, d'ordine e di pubblica comodità più rigogliose, fiorenti e veramente esemplari.

Le *Vetture-Omnibus*, al pari di molte altre scoperte, hanno rovinato, in Parigi, i loro inventori. Sotto il Regno di Luigi XIII, allorchè le carrozze ancora non erano di uso

comune, sorse l'idea di stabilire una comunicazione regolare tra due punti lontani della città col mezzo di una vettura a centesimi *venticinque* per persona. Pochi ne approfittavano; la nobiltà disdegnava di valersene, la borghesia, ad imitazione di quella, non meno; *venticinque* centesimi, per gli operai, costituivano un dispendio di lusso che cercavasi a proprio disagio di risparmiare. La Vettura-*Omnibus* quindi dell'interno di Parigi non fu accolta che con derisione. Altre due volte azzardava di esporsi al pubblico, sotto la reggenza e sotto Luigi XVI, ma senza miglior successo. Si credette pertanto scomparsa per sempre.

Nel 1828 le Vetture-*Omnibus* traevano seco un'idea novella. Questa volta la sorte avversa era scongiurata, e tutti con ragione opinavano, che per fare una lunga corsa era meglio andar in vettura che a piedi e pagar questa 30 invece di 25 centesimi. Poco a poco lo spirito di speculazione s'appressava a questo nuovo genere d'industria; si poneva studio a creare delle linee, cioè a combinare dall'uno all'altro punto di Parigi un tragitto vantaggioso.

Il servizio delle singole linee però richiedendo, per la sua regolarità, unità di *movimento*, di *ordine* e di *disciplina*, impossibile a conseguirsi con servizi isolati, costituivansi varie società per poterlo disimpegnare, e sino al 1855 dodici differenti intraprese, sotto denominazioni diverse, percorrevano per 31 linee Parigi in tutti i sensi. Ma il servizio generale non corrispondendo convenientemente ai bisogni normali della popolazione ed agli interessi delle varie società, e l'industria minacciando rovina con danno gravissimo della pubblica comodità, fu cura del governo e della potestà municipale quella di porvi sollecito e conveniente riparo. Ad ottenere siffatto scopo, appunto nel 1855, sotto gli auspici della superiore autorità, e col favore di vantaggiose

concessioni, organizzavasi un'unica impresa con un capitale di *sedici* milioni, ed in questa si accentrava tutto il servizio delle dodici compagnie preesistenti con sommo vantaggio del pubblico Parigino: il qual ora suol porgere, in media, al servizio delle *Vetture-Omnibus* un tributo giornaliero di ben 118,500 passeggeri, ossia di 41,600,000 all' anno.

Dalle vaste proporzioni assunte da quest' industria all' estero passando ora a quella delle nostre città principali ci si presentano gli esempi di Torino, Firenze, Milano, e Napoli, ove avendo desso ad attecchire, comincia ad assumere stabile e definitivo assetto. In tutti questi centri, avendo fallito ogni tentativo di servizio individuale ed isolato, si dovette ricorrere al sistema *d' unità d' intrapresa* per veder modo di soddisfare col proprio tornaconto ai pubblici bisogni. Ma benchè favoreggiata da speciali condizioni locali, e da vantaggiose concessioni da parte delle singole amministrazioni Municipali, tuttavia anche l' industria delle cennate città, ancora non può dirsi veramente consolidata, nè atta a costituire per gli intraprendenti un sicuro elemento di vantaggiosa produzione.

A raggiungere questo risultato, oltre a tutto il favore delle condizioni locali, le quali vogliono essere accuratamente studiate rapporto al *piano generale* del servizio, ed alle attinenze del medesimo, occorre il sussidio di lavorazioni immediate ed intime delle materie prime occorrenti alla costruzione del materiale *rotabile*, annessi e connessi, ed alla sua manutenzione. Perciò la necessità di vasti e comodi locali per opifici, e per stabilimenti di materiale e *semoventi*, e conseguentemente il concorso di vistosi capitali per l' impianto e per le spese ordinarie degli approvvigionamenti alimentari, ed altre tutte occorrenti all' esercizio attivo dell' azienda.

III.

Se, a fronte del bisogno di tali e tanti elementi, chiaro si scorge, che l'industria degli *Omnibus* de' più vasti centri d'Italia, ove fu da molti anni istituita, trovasi tuttora in via di formazione, ben di leggieri si potrà inferirne le condizioni di quella di Roma, ove l'industria stessa appena può dirsi nascente.

Al pari dell'altre città consorelle ed estere, Roma ha salutato con tanta freddezza il primo apparire delle *Vetture-Omnibus*, che, all'acquisto della propria indipendenza, trovavasene quasi sfornita, e le poche poste in esercizio, per la loro deformità materiale, per la instabilità ed irregolarità del loro servizio, non rappresentavano che un esperimento isolato di qualche industriale di vetture, che a queste, solo a proprio talento, e nelle circostanze di maggior affluenza, quelle accoppiava o surrogava liberamente nell'*interno*, od all'*esterno* a seconda delle sue viste particolari. Ma di conserva con la conquista della sua libertà, e della nuova fase di civiltà che luminosa appariva sul Campidoglio, facendosi ognora più imperiosi anche i bisogni locali della nuova Capitale, ivi pure sentivasi la necessità di creare un ordinato e regolare servizio d'*Omnibus* corrispondente alle nuove condizioni economiche, civili e politiche della prima città d'Italia. Raccolti pertanto in uno i pochi industriali preesistenti, costituivasi una Società in Accomandita per Azioni; sotto il titolo di « Società Romana degli *Omnibus* » con un capitale nominale di L. 300,000. Ma, fosse per la natura intima del patto sociale, per le difficoltà che sogliono incontrarsi al primo svolgersi d'ogni industria novella, o per altre svariate

considerazioni speciali, che qui sarebbe superfluo l'accennare, quel primo tentativo non prosperava, non avendo raggiunto, in azioni, che un capitale reale di L. 107 mila.

Contemporaneamente alla formazione di questo ente sociale sorgea altra società collettiva sotto il titolo « Coccia e Fedeli » e pullulavano isolatamente altri numerosi industriali, i quali, compresa la Società Romana e la ditta Coccia e Fedeli, portavano al 7 Agosto u. s. il numero complessivo delle *Vetture-Omnibus* a ben 158.

Ma per le ragioni da me svolte in precedenti memorie alla S. V. Illma dirette, se il servizio in generale pessimamente corrispondeva ai bisogni locali, l'industria poi dei singoli esercenti volgeva a sicura rovina. Cause prime di questa si erano la irregolarità di servizio e la eccessiva copia dei veicoli, che esercitandosi vicendevolmente una permanente concorrenza, diminuivano i prodotti parziali d'ogni veicolo, mentre le spese a ciascuno di questi occorrenti, non solo trovavansi costantemente in grado maggiore del prodotto, ma, per il caro prezzo dei locali e de' generi occorrenti all'esercizio, in via di continuo aumento.

Il Decreto del 7 Agosto u. s. ispirato all'idea massima di garantire il pubblico servizio, e di assicurare ad un tempo l'interesse dell'industria, sorse opportunamente, frammezzo a tanto disordine, a scongiurare gran parte de' lamentati inconvenienti. Centralizzazione di servizio e di movimento in una stazione unica — piano generale di servizio — riduzione del materiale superfluo ed indecente — norme ordinatrici e disciplinari convenienti — identità di doveri e di diritti di tutti gl'industrianti, senza distinzione nè eccezione di sorta, erano il portato immediato di quel provvedimento.

Ma se il nuovo organico e le discipline risultanti dallo

stesso Decreto , valsero a far cessare il disordine preesistente , a porgere le basi uniformi di un servizio più regolare, ed a garantire il diritto di tutti gli esercenti, nella sua pratica esecuzione però ebbero a verificarsi taluni inconvenienti di fatto costantemente dannosi agli esercenti. Tra questi meritano special menzione la designazione di talune linee assolutamente *inutili* perchè non frequentate , e la eccessiva *lunghezza* di tutte. Le prime , cioè la linea da Piazza Venezia a Ponte Quattro Capi , e quella dal Quadrivio di Santa Maria Maggiore alla Stazione Ferroviaria, sono del tutto superflue , avvegnacchè quasi mai nessuno si serva dei veicoli ad esse assegnati , ciò che produce un ingente spesa senza alcun introito. La lunghezza poi di tutte le linee, spaziando da metri 1820 a metri 3240 , con una media di metri 2150 cadauna, limitando il numero delle *corse* di ciascuna linea da 20 a 22, e conseguentemente gli introiti relativi, circoscrive questi in una misura permanentemente insufficiente a coprire le spese indispensabili al mantenimento del servizio, che in media ammontano a L. 22,50 al giorno per ogni *Omnibus*. — (Allegato A).

Il numero degli *Omnibus* fissato da quel Decreto ai bisogni del servizio interno era di 112. Però il numero effettivo in esercizio non fu stabilito interinalmente che in 102 ; dei quali 42 appartenenti alla Società Romana, e 60 ad una società di servizio da me istituita per la possibile miglior esecuzione del citato Decreto, sotto la cennata denominazione « d'Impresa Generale ».

Lo stesso Decreto , considerando gli *Omnibus* delle due società come appartenenti ad un ente unico, prescrive che il servizio dei medesimi sia fatto cumulativamente, ne stabilisce l'*orario* e ne determina in modo assoluto l'ordine di *movimento*.

Conseguentemente, in base allo stesso Decreto, il Municipio richiederebbe, che tutti gli *Omnibus* approvati per il servizio interno, percorressero permanentemente, e sotto l'osservanza di apposite discipline, tutte le linee più o meno frequentate fissate dal Decreto stesso: con apposite contravvenzioni accerta a carico dei proprietari le mancanze al servizio ed all'orario; col mezzo di speciali incaricati impedisce l'esercizio di quei veicoli, semoventi, ed annessi e connessi che per avventura, al loro presentarsi al servizio giornaliero, gli sembrassero indecenti; sospende dal servizio i cocchieri forniti di regolare libretto, non che i conduttori, ai quali nè dalla Legge nè dal Regolamento locale veruna patente è prescritta.

Così dicasi di molte altre misure coercitive che dalla superiorità Municipale credonsi atte a garantire la regolarità del servizio, la pubblica comodità ed il decoro cittadino.

Ma tutti i conati dell'autorità s'infrangono contro moltissimi e gravi ostacoli; i quali avendo lor base nel diritto di privata proprietà, nell'égida della libertà d'industria, nelle disposizioni regolamentari vigenti e nella speciale natura del servizio, paralizzano di fatto e di diritto le più sagge e solerti cure di cotesto Municipio.

Ed invero, esaminando per poco la natura intima del servizio delle *Vetture-Omnibus* in relazione alle leggi generali ed alle disposizioni Municipali vigenti, è ovvio l'inferirne essere lo stesso servizio, in omaggio alle liberali franchigge che ci reggono, del tutto *facoltativo*, anzichè *obbligatorio*. Avvegnacchè la potestà Municipale possa soltanto assoggettare questo servizio a semplici discipline di polizia locale riferibili all'ordine ed al pubblico transito, nè mai vincolarlo, in modo stabile e permanente, all'uso

pubblico; quasi ch  di *comune* e non di *privata* propriet  si trattasse, quasi ch  il pubblico, unico fattore della produzione di questa industria, fosse assolutamente obbligato a valersi di questo, anzich  di altro mezzo di trasporto; quasi ch , infine, la stregua del tornaconto, cui suol misurarsi l'esercizio d'ogni industria, non dovesse punto calcolarsi.

Ora il servizio essendo esercitato a spese della privata industria, ed il personale da questa salariato e dipendente quale altra ingerenza Municipale potr  a suo riguardo verificarsi che quella non sia dalla Legge e dai regolamenti locali prescritta? Come potr  il Municipio attendersi un servizio esatto e veramente utile ai suoi amministrati, un servizio decoroso, e sotto ogni rapporto conveniente ad una citt  di tanta importanza, finch  ivi esistono in parte, in un colla concorrenza, quelle identiche condizioni, che come si   dimostrato, soffocarono, per cos  dire, in embrione, questa industria ovunque ebbe dessa ad impiantarsi? Come mai se l'industria   ivi esercitata con capitali frazionati, con una forza attiva superiore alle pubbliche esigenze, e conseguentemente con un dispendio eccedente il prodotto della speculazione? Se i capitali stessi gi  sono stati in gran parte assorbiti dagli esperimenti sinora azzardati?

Eppure, bench  appena nascente, questa industria gi  percorre ben 22 chilometri circa di suolo pubblico, transitando 125 vie diverse; s' appresta alla pubblica comodit  col trasporto di ben 14280 passeggeri al giorno! (1).

Ma, mentre Parigi con una popolazione di oltre un milione gode il favore di un novesimo di questa, noi con 245 mila abitanti non abbiamo l'onore che di un 17.° L , a Parigi, con 395 Omnibus trasportando giornalmente

(1) La media degli incassi giornalieri   di L. 14 per ogni Omnibus.

118,500 passeggeri, dà una media di 300 per ogni *Omni-bus*; noi con 102 veicoli, cioè con 3¼ meno di quelli di Parigi, e con una popolazione tre volte minore, non abbiamo che una media giornaliera di 140 passeggeri per ogni veicolo. Là il favore parigino non solo fa le spese dell'industria, ma le tributa largo compenso, quà l'industria fa le spese alla pubblica comodità con la costante perdita giornaliera di lire *otto* per ogni veicolo. Perdita considerevolissima, e che, nel volgere di uno spazio di tempo brevissimo, come già s'ebbe in parte a verificare, assorbirà, senza fallo, l'intero capitale alla stessa industria affidato!

La Società Romana, dopo tre anni di fluttuante esistenza, passava a miglior vita seco trascinando un pesante fardello di debiti. Il materiale della ditta «Coccia e Fedeli» fondevasi con quello di altri proprietari sotto la denominazione di «Anonima Impresa Generale» altri esercenti abbandonavano l'industria. Dei 158 veicoli autorizzati dapprima al servizio interno, e ridotti quindi col Decreto 7 agosto prementovato a 112, non rimangono ora in servizio attivo che circa 60!

Laonde l'industria di cui si tratta, in base all'attuale sistema *facoltativo*, e nelle condizioni speciali in cui si trova il servizio, non può corrispondere convenientemente nè ai desideri ed alle premure del Municipio, nè ai bisogni del pubblico, nè conseguentemente agli interessi della speculazione.

IV.

Ad ottenere in tutta la sua efficacia lo scopo del servizio di cui si tratta altro mezzo non si presenta che quello di adottare un sistema di *diritto* e di *fatto* razionale, equo,

conveniente ed atto a rendere l'industria veramente stabile, decoroso e vantaggioso sotto ogni rapporto, il suo esercizio.

Riassumendo pertanto i criteri di quanto si è sin qui esposto è ovvio l'inferirne i mezzi atti a raggiungere l'ideale prefisso.

Tra questi mezzi, altri sono in relazione colle condizioni speciali della nostra città, altri sono strettamente vincolati all'alto ministero della pubblica amministrazione locale.

I primi consistono nello stabilire un piano di servizio, che, allacciando tutti i punti principali della città, soddisfi convenientemente a tutti i bisogni della pubblica circolazione.

I secondi trovano lor sede nella decisa e ferma volontà dell'Autorità Municipale di adottare tutti i possibili espedienti atti a garantire i suoi amministrati di un mezzo di pubblica comodità ormai riconosciuto ovunque di prima utilità, ed a rendere prospera e rigogliosa un'industria locale, a decoro del primo Municipio d'Italia, della Capitale del Regno, ed a sicurezza degli interessi economici dell'impresa.

Introdotte alcune modificazioni all'attuale organico il piano di servizio può dirsi per ora stabilito, salvo ad adottare quelle variazioni e migliorie che in seguito venissero dall'esperienza del nuovo sistema suggerite.

L'alto ministero municipale nella realizzazione di un ideale di tanta importanza, non deve essere quello soltanto di emanare sagge discipline ordinatrici e disciplinari, ma quello di favorire la loro attuazione, apprestando quei mezzi opportuni che copiosamente trovansi in suo potere. Considerando quindi la *Vettura-Omnibus*, tanto per i cittadini, quanto per i stranieri che vengono a visitare Roma,

come oggetto di prima necessità, il servizio di questa deve rendersi *obbligatorio*. A tale oggetto occorre che il Municipio accolli per un tempo conveniente, ad un unico ente sociale tutto il servizio interno, stabilendo, mediante apposito capitolato, oneri e diritti. Fa d'uopo inoltre che il Municipio accordi compensi convenienti ad assicurare l'interesse della speculazione, la floridezza di una industria locale, il decoro cittadino, la pubblica comodità.

Ad agevolare il compito del Municipio ora ben opportunamente s'appresta la recente costituzione della menzionata Società unica denominata: *Impresa Romana*; la quale, essendo proprietaria di ben cento veicoli, è in grado di soddisfare, come conviensi, a tutti i bisogni del servizio interno.

Dalle innovazioni e concessioni già in massima riconosciute opportune, passando ora alla designazione speciale delle medesime, si possono desse riassumere sotto due punti principali, cioè:

a) *Riordinamento del servizio in base a convenienti nuove disposizioni Municipali.* — Con un nuovo Decreto, del quale mi permetto rassegnarle analogo schema, questo primo indispensabile espediente sarebbe raggiunto. (Allegato B).

b) *Unità d'intrapresa e conseguente accollo del servizio interno alla medesima.* L'emanazione del Decreto sovraccennato, distruggendo ogni servizio isolato, trae seco l'immediata conseguenza d'una sola intrapresa, accollataria del servizio di cui si tratta, sotto il vincolo della osservanza delle disposizioni regolamentari e di obblighi speciali fissati da corrispondente capitolato. Perciò, considerato l'esercizio interno delle *Vetture-Omnibus* nella Capitale del Regno, in relazione al comodo e decoro cittadino, quale ser-

vizio di prima necessità, e di utilità pubblica, ed avuto riguardo all'ingente dispendio richiesto per lo stesso esercizio in lire Duemila circa al giorno, e così di oltre Settecentomila all'anno, occorre che il Municipio stabilisca anche un sistema di protezionismo a pro della impresa accollataria che valga, in qualche modo, ad alleviare, anche su basi ristrettissime, la stessa enorme spesa all' uopo occorrente, e ad assicurare, ad un tempo, il mantenimento e la prosperità d' un industria locale della più alta importanza. (Allegato C).

Tali sono gli espedienti che, a mio avviso, sono urgentemente indispensabili ad ottenere lo scopo che stà nei desideri dei cittadini, il mantenimento, cioè, di un servizio pubblico di alto momento, e conseguentemente d' un' industria, la quale, mentre s'appresta con insensibile dispendio ai bisogni ognora crescenti della circolazione, soddisfa ad un tempo a quelli vitali di numerose famiglie, che dall'opera prestata allo esercizio della stessa industria ritraggono il giornaliero alimento.

Possano, adunque, i voti d' un' industria tanto interessante ed i bisogni stringenti degli amministrati trovar eco nell'animo della S. V. Illma e di tutto il Municipale Consesso, a comodo e decoro della Capitale d'Italia, a ricordo perenne dell' amministrazione locale dall' atto di lei senno diretta e rappresentata! Così anche Roma, che, sotto i providi auspici della S. V. Illma e di tutta la Municipale Magistratura, cammina gigante sulle ruote del progresso economico, civile e morale, non sarà, rispetto alla cennata industria, seconda alle città consorelle!

Roma, marzo 1874.

ANGELO CAROSIO.

ALLEGATI



Allegato **A.****PREVENTIVO della spesa occorrente per l'esercizio quotidiano di una Vettura-Omnibus in Roma.**

Mantenimento di 4 cavalli	L. 9 00
Mercedi al conduttore e cocchiere	» 6 50
Manutenzione di legni e finimenti	» 1 00
Quota delle spese generali d'amministrazione	» 1 30
Detta delle pigioni locali	» 1 20
Detta delle assicurazioni	» 0 30
Controlleria	» 0 30
Stallaggio e scuderia	» 0 50
Illuminazione.	» 0 10
Quota delle tasse ed imposte	» 0 30
Consumo di materiale, cavalli, ecc.	» 2 00
	<hr/>
TOTALE L.	22 50

S. P. Q. R.

IL SINDACO DI ROMA

Visto il Decreto 7 agosto 1873, in forza del quale stabilivasi un nuovo organico del servizio delle *Vetture-Omnibus*;

Considerando che l'esperienza del sistema di servizio interno attivato in base allo stesso Decreto, per essere stato esercitato da intraprendenti diversi, ha dimostrato non essere desso atto a soddisfare convenientemente, ed in modo costantemente permanente, regolare ed uniforme alle pubbliche esigenze;

Attesochè, a raggiungere il cennato scopo d'ordine pubblico, ed a garantire, ad un tempo, l'interesse economico dell'industria, si rende indispensabile l'esercizio dello stesso servizio su nuove basi, atte a garantire la pubblica comodità ed il decoro cittadino, cioè mediante un' *intrapresa unica*, vincolata con analogo capitolato ad un sistema convenzionalmente *obbligatorio*;

DISPONE:

Art. 1. Il servizio interno delle *Vetture-Omnibus* sarà esercitato da un' unica intrapresa obbligata all'osservanza delle disposizioni regolamentari in materia vigenti e delle speciali discipline prescritte in apposito capitolato.

Art. 2. Il servizio esterno è *facoltativo* nei limiti e termini delle vigenti misure disciplinari.

Art. 3. Tanto le *Vetture-Omnibus* destinate al servizio interno, quanto quelle dell'esterno, oltre al contras-

segno del bollo corrispondente, avranno pure una numerazione distinta l'una dall'altra, previa la verifica dell'Ispettore-Perito Municipale.

Art. 4. Le linee su cui deve farsi il servizio interno sono le seguenti:

1. Da Piazza Venezia alla Piazza del Popolo,
per *Via del Corso*.
2. » » alla Staz. della ferrovia,
per *Piazza Barberini*.
3. » » alla Piazza del Popolo,
per *Ripetta*.
4. » » alla Piazza di San Pietro,
per *Tordinona*.
5. » » alla Piazza di San Pietro,
pel *Governo Vecchio*.
6. » » a San Francesco a Ripa,
per *Ponte Sisto*.
7. » » al quadrivio di S. M. Maggiore e S. Pudenziana,
per *i Monti*.
8. » » a San Giovanni Laterano,
per *Piazza Carrette*.
9. » » a Porta San Paolo,
per *P^{zza}. Montanara*.

Sia nella Stazione *Centrale* di Piazza Venezia, che in quelle *terminali*, ogni *Vettura-Omnibus* d'un'istessa linea avrà un posto proprio.

Art. 5. Le stazioni degli *Omnibus* destinati al servizio esterno sono le seguenti:

- a) Porta San Paolo — per San Paolo e San Sebastiano.
- b) Piazza del Popolo — per Pontemolle.

- c) Piazza San Bernardo — per Sant' Agnese.
- d) Piazza di Santa Maria Maggiore — per San Lorenzo.
- e) Piazza Rusticucci — per Pontemolle, passando da Porta Angelica.

Art. 6. L'orario del servizio interno è stabilito come appresso:

Dal 1° ottobre a tutto aprile dalle ore 8 ant. alle 7 pom.

Negli altri mesi dalle 7 ant. alle 9 pom.

Art. 7. Il prezzo delle corse, sia di giorno che di notte, su tutte le linee del servizio interno, è fissato a cent. 15 per ogni posto.

Il prezzo di trasporto per i bagagli (ammissibili solamente, quando non rechino incomodo ai passeggeri, nè sieno d'alcun pericolo) è stabilito a cent. 20 per ogni collo non eccedente il peso di 20 kilogrammi.

Il prezzo d'ogni corsa pel servizio esterno è di cent. 30.

Art. 8. Il Decreto 7 agosto 1873, N° 44193 ed ogni altra disposizione regolamentare contraria alla presente ordinanza sono annullati.

S'intendono parimenti annullate tutte le autorizzazioni, tariffe e concessioni speciali prima d'ora accordate dal Municipio per regolare il servizio degli *Omnibus*. Incombe l'obbligo ai proprietari d'*Omnibus* di restituire all'Ufficio di Polizia Urbana le *tariffe* in corso.

Art. 9. Le disposizioni portate dal presente Decreto andranno in vigore col _____ e ciò salvo tutte le disposizioni che si trovano già emanate e non contrarie alla presente.

Art. 10. Tutte le contravvenzioni alla presente ordinanza saranno contestate, giudicate e punite contro le persone e nelle forme e colle sanzioni contemplate nelle leggi e ne' regolamenti, nonchè nello speciale capitolato

imposto all'impresa accollataria del servizio interno, per quanto concerne le infrazioni contestate a carico della medesima o suoi dipendenti.

Art. 11. L'Ufficio di Polizia Urbana è incaricato di far eseguire il presente Decreto.



ITINERARIO

DEGLI OMNIBUS DESTINATI AL SERVIZIO INTERNO

1^o *Dalla Piazza di Venezia alla Piazza del Popolo. — Via del Corso. — (Stradale di sostituzione nelle ore in cui è interdetta la circolazione nella via del Corso).*

Via di San Romualdo, Piazza dei SS. Apostoli, Via di San Marcello, Via dell'Umiltà, Via di San Vincenzo, Fontana di Trevi, Via della Stamperia, Angelo Custode, Via due Macelli, Piazza di Spagna, Via del Babuino.

2^o *Dalla Piazza di Venezia alla Stazione della Ferrovia. — Via del Corso, Piazza di Sciarra, Via delle Muratte, Fontana di Trevi, Via della Stamperia, Angelo Custode, Via del Tritone, Piazza Barberini, Via San Niccola da Tolentino, Via Santa Susanna, Piazza di Termini. — (Stradale di sostituzione nelle ore in cui è interdetta la circolazione nella Via del Corso).*

Via di San Romualdo, Piazza dei SS. Apostoli, Via di San Marcello, Via dell'Umiltà, Via San Vincenzo, Fontana di Trevi.

3^o *Dalla Piazza di Venezia alla Piazza del Popolo — (Linea di Ripetta). — Via del Plebiscito, Piazza del Gesù, Via Cesarini, Via del Sudario, Sant'Andrea della Valle, Colonne de' Massimi, San Pantaleo, Via della Cuccagna, Circo Agonale, Apollinare, Arco di Sant'Agostino, Via della Scrofa, Via di Ripetta.*

4^o *Dalla Piazza di Venezia alla Piazza di San Pietro — (Linea di Tordinona). — Via del Plebiscito, Via della*

Gatta, Collegio Romano, Piè di marmo, Via della Minerva, Via e Piazza del Panteon, Via e Piazza della Maddalena, Campo Marzio, Via Metastasio, Via Pallacorda, Piazza Cardelli, Via della Scrofa, Piazza Nicosia, Monte Brianzo, Arco di Parma, Via Tordinona, Ponte Sant'Angelo, Borgo Vecchio, Piazza Rusticucci.

- 5° *Dalla Piazza di Venezia alla Piazza di San Pietro (Linea del Governo Vecchio).* — Via del Plebiscito, Piazza del Gesù, Via Cesarini, Via del Sudario, Piazza San Andrea della Valle, Colonne de' Massimi, Piazza di San Pantaleo, Piazza di Pasquino, Via del Governo Vecchio, Piazza dell'Orologio, Via de' Banchi Nuovi, Banco San Spirito, Ponte Sant'Angelo, Borgo Nuovo, Piazza Rusticucci.
- 6° *Dalla Piazza di Venezia alla Piazza di San Francesco a Ripa.* — Via del Plebiscito, Via della Tribuna del Gesù, Via di San Marco, Via delle Botteghe Oscure, Via Florida, Via di Sant'Elena, Via dei Falegnami, Piazza San Carlo ai Catinari, Via dei Giubbonari, Via del Quartiere, Piazza e Via del Monte di Pietà, Via dei Pettinari, Ponte Sisto, Via del Moro, Piazza Sant'Apollonia, Piazza Santa Maria in Trastevere, Piazza di San Calisto, Via di San Francesco.
- 7° *Dalla Piazza di Venezia a Santa Maria Maggiore.* — Ripresa dei Barberi, Foro Trajano, Via Alessandrina, Via della Croce Bianca, Madonna dei Monti, Via Leonina, Via Urbana.
- 8° *Dalla Piazza di Venezia a San Giovanni Laterano.* — Ripresa dei Barberi, Foro Trajano, Via Alessandrina, Via della Croce Bianca, Via Tor de' Conti, Piazza Carrette, Via del Colosseo, Via di San Giovanni Laterano.

9° *Dalla Piazza Venezia a Porta San Paolo.* — Ripresa dei Barberi, Via di San Marco, Via di San Venanzio, Piazza dell' Ara Coeli, Piazza Margana, Via Delfini, Piazza Campitelli, Via e Piazza Montanara, Bocca della Verità, Via della Salara, Marmorata e Testaccio.



CAPITOLATO di oneri per l'esecuzione dell' ordinanza municipale in data
N.

Art. 1. Il servizio pubblico istituito per il trasporto di persone e bagagli da un punto all' altro della Città col mezzo di *Vetture-Omnibus*, dovrà farsi conformemente alle disposizioni dell'ordinanza municipale in data

N. e del presente speciale Capitolato.

Art. 2. Tale servizio verrà fatto sulle diverse linee stabilite tutti i giorni con un numero d'*Omnibus* adeguato ai bisogni della pubblica circolazione, e complessivamente non inferiore a sessanta.

Art. 3. L' intrapresa è autorizzata, durante il servizio, di levare da una linea e destinare ad altra degli *Omnibus*, a seconda dell' eventualità dei bisogni manifestati da una maggiore o minore affluenza di passeggeri.

Art. 4. È parimenti autorizzata di aumentare, a seconda dei cennati bisogni della pubblica circolazione, in date ricorrenze e su dati punti della Città, il numero dei veicoli.

Art. 5. Occorrendo di aumentare il numero delle linee o di variare l' itinerario delle già stabilite, l' intrapresa dovrà presentare al municipio analogo preavviso e chiederne l' autorizzazione.

Art. 6. Ogni *Vettura-Omnibus* per esercitare il servizio dovrà essere dal perito municipale riconosciuta solida e decente, quindi munita di tariffa, numero e bollo prescritto dall' ordinanza municipale suddetta, e portare dei cartelli coll' indicazione della linea che vuol percorrere, fatti sopra un unico modello a cura e spese dell' intrapresa.

Art. 7. Il personale di servizio sugli *Omnibus* dovrà

vestire un uniforme; essere munito singolarmente d'un libretto d'esercizio, rilasciato dal municipio dietro la deposizione dei voluti requisiti legali, ed avere l'età non minore di 20 anni, nè maggiore dei 60.

Art. 8. I cavalli dovranno essere idonei al servizio, liberi d'ogni vizio pericoloso alla sicurezza della pubblica circolazione; i finimenti solidi e decenti.

Art. 9. L'impresa è responsabile dell'esatta osservanza di tutte le disposizioni regolamentari vigenti concernenti questo servizio e degli atti che possono commettere, in relazione al medesimo, i conduttori e cocchieri degli *Omnibus* di sua proprietà.

Art. 10. Le contravvenzioni alle prescrizioni del presente capitolato, dell'ordinanza e del regolamento sulle vetture pubbliche saranno contestate ed accertate nei modi voluti dalla Legge, giudicate in forma sommaria dal Municipio, dietro le giustificazioni dell'Impresa, e punite, ove sia il caso, con una multa da lire *una a lire dieci*, secondo la gravità della mancanza.

In ogni caso il diritto di punire disciplinarmente il personale di servizio spetta alla Direzione dell'Impresa appena ricevuta comunicazione dalla Polizia Urbana della mancanza commessa.

Art. 11. Il municipio garantisce ai veicoli dell'impresa la libera circolazione su tutte le strade indicate nell'itinerario del servizio, escludendo fin d'ora l'esercizio d'altri simili veicoli.

Art. 12. In compenso dei sacrifici che l'impresa deve sostenere per far esattamente questo servizio, ed a maggior incoraggiamento di questa industria, tanto utile e necessaria ai comodi ed ai bisogni della popolazione, il municipio le accorda:

a) La facoltà di esercitare, ad esclusione di qualsiasi altro esercente od impresa d'*Omnibus*, il servizio interno della Città per lo spazio di anni dieci, e quindi, anche ulteriormente, per tutto il tempo che si crederà dal municipio e dall'impresa assuntrice, con obbligo, però, in caso di continuazione del servizio oltre il termine predetto, ad entrambe le parti di denunciare reciprocamente la cessazione un anno prima di questa, quante volte, per qualsiasi ragione o causa, le parti stesse credessero di svincolarsi dagli obblighi rispettivamente assunti;

b) L'esenzione dall'obbligo di pagare tutte e singole le imposte comunali;

c) L'uso gratuito di adatto locale, od area per officio e stabilimento;

d) Un annuo compenso di Lire sessantamila da pagarsi in dodici rate mensili.

Disposizioni Transitorie.

Art. 13. Il servizio di cui si tratta comincerà il giorno

Art. 14. Tutto il personale di servizio, entro giorni 15 dalla stessa data, dovrà provvedersi dei voluti libretti, ed entro il termine di mesi tre, dovrà essere uniformato.







