

## ANNI '60 '70: IL PROBLEMA DEL TRAFFICO CITTADINO

Il nuovo decennio si aprì all'insegna di importanti novità: nel 1959 venne istituita l'indennità di vigilanza urbana, che sostituiva la quota percentuale spettante ai Vigili sui proventi delle contravvenzioni. Tale indennità, che venne assunta inizialmente per un breve periodo di prova, fu confermata nel 1960: essa permetteva di superare l'antica idea del premio di diligenza, che creava nei cittadini il sospetto di una solerzia nell'elevare multe dovuta a interessi economici più che a un reale impegno professionale! Sempre nel corso del 1960 si aprì la strada ad una ulteriore modernizzazione nel servizio.



Innanzitutto venne ampliata la pianta organica del Corpo, che passò da 297 a 410 effettivi; inoltre si modificarono le denominazioni di qualifica, risalenti ancora al ventennio fascista. Le nuove denominazioni sottolinearono l'idea che la riforma portava con sé: un progetto di decentramento del servizio del Vigile urbano, in grado di

meglio regolare il vertiginoso aumento di traffico prodotto dalla circolazione di ben 200000 mezzi a motore, constatata per il 1960. Così dai sei Marescialli in organico si passò ai quattordici Capi zona, dagli undici Brigadieri ai trenta Capi squadra, i Vicebrigadieri e i Vigili scelti, in tutto 84, divennero Capi pattuglia (95), si alzò poi il numero dei Vigili da 196 a 271. Un'importante deliberazione che venne presa in questo contesto fu quella di inserire il servizio motociclistico fra i normali servizi di istituto, cosa che portò a contare fra i requisiti necessari per il Vigile il possesso della patente per la guida delle motociclette. Nel contempo continuava l'accessoriamento strumentale del Corpo: nella primavera del '60 si acquistarono radar tachimetrici per il controllo della velocità, gli antenati, per così dire, degli attuali autovelox<sup>29</sup>. Si trattava di una strumentazione efficace, anche se alquanto macchinosa: due macchine fotografiche venivano installate sul cruscotto delle macchine dei Vigili con il compito ben preciso di dare la prova visiva degli eccessi di velocità, misurati tramite un tachimetro esterno. Lo strumento era forse troppo futuribile e complicato per poter essere adottato quotidianamente dai Vigili e dalla Polizia stradale, ma resta un esempio, più avanti perfezionato, della volontà di sperimentazione e di primato tecnologico presente nel Comune bolognese.

Oltre al "dato tecnologico", anche la necessità di avere a disposizione un Corpo con un personale numericamente adeguato, motivato e tecnicamente preparato era ormai presente a tutti nell'Amministrazione comunale: nella seduta che esaminò le richieste di modifica del G.P.A. sui provvedimenti presi nel 1960 tutti furono d'accordo nel rilevare, insieme al Sindaco, come la presenza del Vigile urbano fosse continuamente richiesta in tutto il territorio del Comune - vedi, ad esempio, il servizio alle scuole per l'ingresso e per l'uscita degli alunni - e non fosse più possibile limitare la presenza dei Vigili nei punti più importanti del centro urbano trascurando gran parte delle zone periferiche", che si andavano sempre più popolando "per la formazione di ampi villaggi popolari e residenziali".



Il traffico era ormai divenuto un problema indifferibile: in una seduta consiliare del marzo 1962 dedicata ai problemi del traffico risultò evidente la necessità di un programma generale, che aggredisse la questione in modo aperto e complessivo, senza limitarsi più a provvedimenti tampone. Gli ultimi quattro anni avevano fatto registrare nel solo territorio provinciale ben diciottomila incidenti, con il bilancio di 315 morti. La circolazione di mezzi privati superava per l'anno 1960 il numero di 200.000, e per il 1965 si prevedeva il raggiungimento del tetto dei 300.000 mezzi privati circolanti sulle strade della provincia bolognese.

Il programma generale auspicato si rifletteva in un progetto politico e amministrativo assai

complesso e ambizioso, che va sotto il nome di decentramento, la parola d'ordine, si può dire, dell'amministrazione cittadina degli anni Sessanta. Il decentramento prevedeva la riorganizzazione dei quartieri, attraverso l'istituzione di uffici, servizi e forme di organizzazioni democratiche, nei quali esplicitare appieno la partecipazione attiva dei cittadini al governo della città. L'attuazione del programma era prevista in due momenti distinti: l'uno politico, che si concretizzò a partire dal giugno del 1964, con l'elezione di quattordici aggiunti del Sindaco con relativi consigli di Quartiere, l'altro amministrativo-funzionale, a partire dal 1967, quando gli uffici di Quartiere presero parte direttamente alla gestione dell'amministrazione cittadina. Fra le conseguenze indotte dal decentramento, che fu anche fisico, geografico della città, con la progettazione di zone residenziali periferiche, ed operativo, con l'allontanamento delle attività produttive e commerciali all'ingrosso dal cuore della città, si può considerare anche un'importante svolta nella "questione traffico", che soprattutto nel centro storico veniva notevolmente decongestionato. In quest'ottica di decentramento e di decongestione si iscrivevano, nel contempo, alcune altre operazioni: la collocazione fisica del quartiere fieristico nella periferia nord-orientale della città, l'insediamento del mercato del bestiame e del macello presso la Dozza, il rafforzamento dei collegamenti radiali degli autobus, la circolazione a senso unico in molte strade del centro, la regolamentazione della sosta a orari determinati, l'istituzione di un ufficio traffico, ovvero di una commissione consiliare permanente sui problemi del traffico. Si cominciava, dunque, in quegli anni a considerare il traffico come un problema di primaria importanza nella gestione delle città italiane, una questione da affrontare con metodologie adeguate, ed anche attraverso un continuo scambio di informazioni ed esperienze fra gli "addetti ai lavori" delle città più colpite dal problema.

Nota dolente, invece, erano "le attrezzature assolutamente inadeguate rispetto alle sempre crescenti esigenze della circolazione".

Nel 1963 il Corpo era stato dotato di un ponte radio, in grado di collegare rapidamente il Comando con le pattuglie motorizzate. L'anno dopo - forse a seguito delle richieste del Comandante - si acquistarono attrezzature per gli incidenti stradali e un autocarro-soccorso per rimuovere i veicoli che intralciavano il traffico.

Nel frattempo avanzava il processo di umanizzazione che investiva la figura del Vigile: ogni anno, a maggio, veniva allestita una mostra delle attività artistico-ricreative dei Vigili Urbani, rassegna che comprendeva i campi della pittura, della fotografia, del modellismo e delle scienze naturali.

Procedendo di pari passo il progetto di Vigile-educatore, e quello di crescita professionale, cominciarono a giungere i primi frutti: nel 1966, dopo anni di funeree statistiche, si ebbe un calo negli incidenti, e nei morti, rispetto all'anno precedente. Il successo, salutato con un riconoscimento allo sforzo e all'impegno del Corpo dei Vigili Urbani, non provocò una battuta d'arresto nell'opera di educazione e informazione, intrapresa dal Comune: il



nuovo Sindaco, Guido Fanti, che successe a Dozza dopo vent'anni di amministrazione, inaugurò in maggio un convegno sul traffico ed una mostra in Fiera sullo stesso argomento. -

L'anno successivo, in ottobre, fu la volta di una nuova campagna chiamata 'Bologna Pulita', con la quale si intendeva sensibilizzare i cittadini sul problema strade pulite: se ormai i bolognesi avevano imparato a non depositare i propri rifiuti per strada, risultava utile richiamare al proprio dovere i cittadini, che, sbadatamente, lasciassero cadere in terra biglietti, volantini e rifiuti di altro genere. A richiamarli ci avrebbero pensato i Vigili con l'ausilio di contravvenzioni simboliche, mentre volantini, manifesti e locandine dovevano ricordare ai cittadini il diritto-dovere alla pulizia della propria città.

Apparvero sul finire degli anni Sessanta altre due importanti sperimentazioni, dal carattere decisamente innovativo, tanto che la loro rifinitura tecnica non è ancora terminata, a distanza di trent'anni.

La prima di queste due progettualità si riferisce alla pedonalizzazione del centro storico, croce e delizia degli amministratori e dei cittadini bolognesi, con il carico di problematicità che da sempre porta con sé.

Nel dicembre del 1967 si avviò la sperimentazione delle cosiddette zone blu, due quadrilateri circoscritti, nella zona meridionale del centro, nei quali veniva proibita la sosta di veicoli in alcune ore della giornata. Seguì poi la formazione di un'isola pedonale nella parte di via D'Azeglio, posta fra Piazza Maggiore e via Farni, la prima ad essere inaugurata non senza accesissime polemiche. Nel '69 si estendeva ulteriormente la zona blu nel centro. Di pari passo progrediva l'altra sperimentazione, quella del decentramento amministrativo, che non poté non interessare da vicino anche il Corpo dei Vigili Urbani.

Nel 1967 si rese necessario, per attuare nel miglior modo un razionale effettivo decentramento dei compiti di vigilanza e di polizia municipale affidati al Corpo dei Vigili Urbani, costruire presso i vari quartieri un'apposita sezione di Vigili Urbani dotata di

sufficiente autonomia, pur mantenendo l'indispensabile dipendenza dal Comando.

La prima sezione a prendere servizio fu quella del quartiere Bolognina, che partì nel marzo 1968, con un reparto di venti Vigili, cui erano affidati compiti di sorveglianza del traffico, di vigilanza degli orari di apertura e chiusura dei negozi, di assistenza dei bambini all'entrata e uscita da scuola, di informazione pubblica.

Si sperimentò così la cosiddetta finalità sociale della vigilanza, quella che fece del Vigile, per usare le parole dell'Assessore Dante Stefani, "uno dei tramiti fra il cittadino e la struttura urbana e sociale in una funzione tesa alla prevenzione e all'educazione civica." L'esperimento, che nel quartiere della Bolognina si poté dire felice, fu allargato alla fine dell'anno ai quartieri di Andrea Costa, Saragozza e Mazzini.

Nel 1969 per corrispondere meglio a questo e ad altri nuovi servizi si assunsero per concorso 75 Vigili. I nuovi servizi tendevano a potenziare ancora di più quello che veniva chiamato in linguaggio politico "l'inserimento dei Vigili nel tessuto urbano e nei problemi cittadini", affidando ad essi la prevenzione dei rumori molesti, la sicurezza dei ragazzi e la salvaguardia degli spazi verdi.

Venne istituito un servizio permanente di Vigili per la repressione dei rumori molesti, con un numero telefonico a cui sporgere i reclami e con un pattugliamento notturno e settoriale della città. Inoltre il processo di umanizzazione del Vigile urbano si suggellò attraverso un avvicinamento ulteriore al mondo dell'infanzia, che era iniziato già da alcuni anni attraverso le campagne di educazione stradale.

Proprio attraverso le attività promosse dai Quartieri i Vigili cominciarono a entrare nelle scuole e a fare informazione, educazione, in maniera sempre più diretta, mantenendo poi il rapporto coi bambini anche al di fuori, negli spazi dei parchi e dei giardini, attraverso la vigilanza.

L'anno successivo, in fase di bilancio dei primi anni di questa nuova esperienza, si poté convenire che il decentramento aveva favorito l'impostazione di un rapporto migliore fra cittadini e Vigili, e più proficuo per entrambi. I primi anni del nuovo decennio continuarono a vedere fra i problemi più pressanti quello del traffico urbano, in parte alleviato dal buon funzionamento della tangenziale. Nella seduta del 9 giugno 1972 l'assessore Formaglini illustrò in una relazione lunghissima - dal titolo significativo *Bologna non deve soffocare* - i vari aspetti del problema traffico, sottolineando, fra gli altri, quello dell'inquinamento acustico e ambientale, e proponendo soluzioni ad un problema ormai divenuto una questione sociale. In breve, le soluzioni convergevano in linea di massima verso una disciplina e una limitazione del traffico privato a favore di una promozione massiccia del trasporto pubblico, anche con l'utilizzo gratuito in talune fasce orarie e della creazione di corsie preferenziali.