

## IL DOPOGUERRA. GLI ANNI CINQUANTA

Sotto la guida del sindaco Giuseppe Dozza, Bologna si preparò alla grande impresa della ricostruzione. Ricostruzione che fu economica, edilizia, dal momento che Bologna uscì dalla guerra penosamente ferita dai bombardamenti, ma anche e soprattutto politica. Nella ricostruzione politica, molti videro riconosciuta una carriera virtuale, eliminate le discriminanti che, come si è visto, l'adesione al P.N.F. aveva prodotto. Vi fu inoltre una serie di revisioni a carico di quegli ex vigili, che non vennero riammessi nel Corpo dopo lo scioglimento del 1922. Quando fu possibile accertare che la mancata riammissione era dovuta a motivi politici, la carriera venne ricostruita, permettendo così a tante ex guardie ormai anziane di usufruire dell'intera pensione.

Nel 1951, la Giunta emanò il nuovo regolamento organico del personale: in esso si iscriveva il regolamento speciale per la Polizia municipale, che veniva incontro ad una richiesta antica e non dimenticata dai Vigili, la loro iscrizione nel quadro degli impiegati comunali. Presentato il 1° aprile al Consiglio Comunale, il nuovo regolamento venne approvato il 20 luglio, ma trovò qualche ostacolo presso la Giunta provinciale amministrativa. In



particolare non piacquero all'organo prefettizio alcune disposizioni, come la diminuzione del tempo di prova per i neoassunti da due ad un solo anno e la presenza di rappresentanti sindacali nella commissione interna del Corpo. Le deduzioni della G.P.A. riguardavano inoltre i termini dell'orario, che l'amministrazione aveva fissato a 39, mentre la Giunta provinciale richiedeva fosse di almeno 42, la limitazione dell'obbligo del saluto ai superiori e la specificazione che l'armamento degli agenti municipali fosse valido solo nel proprio Comune. Il Consiglio rispose alle richieste con un rifiuto su tutta la linea: in tal modo il regolamento ebbe un iter piuttosto sofferto e solo alcuni anni dopo, nel 1955 poté avere compimento anche se solo in parte rispetto al progetto iniziale, in quanto non poté essere un regolamento speciale, ma inserito in quello generale dei dipendenti comunali. Questo venne approvato nel 1955, ma entrò in vigore con decorrenza dal 1° gennaio 1951. L'organico venne fissato in 299 uomini: un Comandante, dal 1948 il geom. Pelli, un Vicecomandante, sei Marescialli, undici Brigadieri, venti Vicebrigadieri, sessantaquattro Vigili scelti e centonovantasei Vigili urbani.

I Vigili vennero collocati fra gli impiegati del gruppo C e si richiese, per accedere al posto, la licenza di scuola media inferiore. L'assunzione venne fissata tramite concorso pubblico, diviso in una prova scritta e in una orale, che prevedeva oltre alla verifica di nozioni di cultura generale, della conoscenza generale del diritto costituzionale e amministrativo, soprattutto degli enti locali, e delle leggi comunali e provinciali, anche un esame orale su "nozioni sulla storia di Bologna e sui principali monumenti della Città", segno, questo, di un compito di informatore turistico che il Vigile urbano è stato chiamato a sostenere negli ultimi decenni.

Un altro settore cui venne impiegato il Vigile urbano è stato, a partire dai primi anni Cinquanta, quello dell'educazione stradale.

La nuova convenzione internazionale di Ginevra sulla circolazione stradale aveva fissato ulteriormente le norme da seguire, mentre proseguiva a livello nazionale, presso i Comuni italiani, la sperimentazione. Nell'ambito di una diffusione capillare presso la cittadinanza delle norme stradali ed insieme di una sperimentazione di nuovi accorgimenti, venne organizzata nel 1951 nelle maggiori città d'Italia la settimana dedicata all'Educazione Stradale.

Nelle giornate fra l'8 e 11 ottobre la città venne invasa da manifesti che illustravano le norme vigenti sulla circolazione, mentre la stampa e la radio diffondevano le parole d'ordine del progetto: disciplina e prudenza.

La settimana fu contrassegnata da alcune iniziative, che non mancarono di far parlare di sé.

Oltre alla delimitazione tramite strisce a resca e chiodi delle zone pedonali, si istituirono "controlli diurni e notturni per le segnalazioni luminose e i fari degli automezzi", ma soprattutto "vennero installati altoparlanti nei punti nevralgici della città; e cento voci presero a richiamare, con garbo, i cittadini, facendo loro rilevare via via gli errori commessi".

Fu il caso, ad esempio, di un ragazzino che si trovò a transitare lungo via Rizzoli, su di una bicicletta trasportando un grosso scatolone sul manubrio.

Caduto dal mezzo, il ragazzino si sentì rimproverare dalla voce dell'altoparlante, per non aver rispettato le norme del codice della strada. "Il giovane, addolorato e malfermo sulle gambe, si rialzò e accostò bicicletta e scatolone ai lati della strada. E l'altoparlante; "Lì non si può sostare!". Allora il ragazzo si trasferì sotto al portico. E l'altoparlante: "I portici sono destinati ai pedoni e non alle biciclette" A questo punto, il ragazzo, malconco e pieno di vergogna per gli sguardi di disapprovazione della piccola folla che si era adunata, abbandonò lo scatolone, inforcò la bicicletta e scappò a tutta velocità

A parte i lati comici che questa ed altre situazioni provocarono, vi era nelle intenzioni degli organizzatori, Comune ed A.C.I., la preoccupazione di evitare attraverso l'osservanza delle norme del codice stradale, che era ed è anche una forma di civile rispetto per gli altri, il ripetersi di tanti incidenti.

Nel territorio di Bologna, nel quale, in quel periodo, circolavano circa 60.000 veicoli a motore, gli incidenti erano stati ben 2055 nei primi dieci mesi del 1951, e avevano provocato 25 vittime. Così commentava il Comandante Oreste Pelli l'esito delle giornate: "Nel complesso si ha motivo di ritenere che le giornate dell'educazione stradale, tendenti a diffondere le principali norme che regolano il traffico che sono spesso ignorate o imperfettamente conosciute, e alla formazione di una educazione e di una mentalità stradale, hanno dato l'esito desiderato. Le giornate dell'educazione stradale saranno ripetute anche in avvenire

Così avvenne infatti, e fu uno dei nuovi compiti che il Vigile urbano di Bologna si apprestò a svolgere e che si inquadravano, tra l'altro, in un'ottica precisa: quella di rinnovare il più possibile l'immagine del Vigile, rispetto al vecchio pulismano col blocchettino delle contravvenzioni in mano, si tentò di farne una figura più vicina ai cittadini e, come si è accennato sopra, solerte nei confronti dei turisti.

Per questo si provvide a formare alcuni di loro nell'insegnamento delle lingue straniere, a partire dal 1954.

Non mancò contemporaneamente la volontà da parte del Comune di dotare il Corpo di strumenti tecnologici adeguati e utili al loro servizio, come un fonometro, nel 1953, e nuove motociclette.

A partire dal 1957 le moto Gilera, 300 cc. bicilindriche, tipo extra, sostituirono le vecchie moto della ditta MM., che per tanti anni erano state in dotazione al Corpo dei Vigili. Inoltre il Comune bolognese fu tra i primi ad adottare in modo sistematico gli impianti semaforici.

Un altro servizio che tornò ad aggiungersi agli altri, dopo la pausa del regime fascista, fu la distribuzione a domicilio di certificati elettorali.

La stima per il Corpo dei Vigili Urbani era aumentata anche grazie ad alcune occasioni nelle quali il Corpo aveva dato buona prova di sé: valga per tutte il servizio svolto a Cortina d'Ampezzo in occasione dei giochi d'inverno del 1956, il cui buon esito era stato sottolineato da una, lettera colma di elogi e congratulazioni del Sindaco cortinese

Lo stesso anno l'incalzante problema del traffico fu oggetto di varie discussioni in Consiglio Comunale: vi fu chi - il consigliere Stupazzoni - richiese per il Corpo dei Vigili un organico di almeno 400 uomini, mentre al momento se ne contavano in servizio 262; chi, come l'assessore Stanzani, chiese che venisse repressa con grande vigore la sosta selvaggia, e le altre infrazioni, anche a costo di inseguire il contravventore!.

Era stato da poco adottato il sistema di regolamentazione della sosta tramite disco orario e continuava, invece, a persistere, soprattutto nelle vie del centro, il sistema di chi si impadroniva - sono parole del Sindaco Dozza - per ore ed ore, e per giornate intere, di quel determinato punto, che evidentemente è a disposizione di tutti e deve restare alternativamente a disposizione dei diversi utenti della strada che usano l'automobile.