

1870 - 1890

Il decennio che si apriva portò alla vita cittadina notevoli mutamenti, dovuti innanzitutto ad un crescente miglioramento nelle casse comunali, in secondo luogo all'avvento di uno spirito progressista che avvolse la città tutta, dagli amministratori ai semplici cittadini, portando con sé sempre maggiori innovazioni in campo urbanistico e viario e, sul finire del decennio, i primi tramways a cavalli.

Nel 1870 veniva approntato il primo regolamento esclusivamente dedicato alla polizia edilizia: con esso si stabilivano i criteri per una modernizzazione urbanistica di Bologna, riconoscendo il bisogno di norme efficaci e durature, non solo pensate ad hoc, per casi di eccezionale gravità e urgenza. Rientrava in questa nuova concezione la classificazione delle strade interne di città, approvata nell'aprile del 1874, che divise le strade cittadine fra principali, secondarie, infine, e che, malgrado le polemiche che sollevò, fu uno strumento utile per gli effetti e l'esecuzione del Regolamento di Polizia Municipale. Nel frattempo per i Sorveglianti municipali, il consiglio approvò un lieve aumento nello stipendio che salì da £ 900 a £ 1000.

Non mancarono i momenti di critica all'operosità del Corpo e i richiami a nuovi doveri, come nel 1871, quando il consigliere Melloni chiese che "le prepotenze dei facchini di piazza" fossero frenate dai Sorveglianti attraverso la formazione di una tariffa obbligatoria

A metà degli anni Settanta, poi, cominciarono a comparire le prime richieste di pensionamento. Per migliorare l'efficacia di norme che fino ad allora erano rimaste solo sulla carta, il consigliere Gozzi avanzò una proposta che tentava di unire al bisogno costante di risparmio dell'amministrazione comunale la necessità di avere un Corpo di Polizia urbana giovane e capace. La questione venne discussa e ridiscussa trascinandosi senza soluzione per ben sette anni. Alla fine, e siamo già nel 1881, essa ebbe tale definitiva formulazione: Per gli effetti della pensione ai Sorveglianti municipali, dopo i primi vent'anni di servizio, ognuno dei dieci susseguenti è calcolato per due e compiuti i venticinque anni di servizio, essi acquistano diritto di essere collocati a riposo e di conseguire un assegno di pensione corrispondente a 3/4 dello stipendio, qualunque sia la loro età. Nel contempo si decise di abbassare i limiti dell'età pensionabile al fine di poter non troppo leutamente rinsanguinare il Corpo di elementi giovani e robusti.

Ma è sul finire degli anni Settanta che il Corpo di Polizia Municipale vive due eventi davvero importanti.

Il primo, ne abbiamo già accennato, è la comparsa, piuttosto limitata in verità, del mezzo pubblico sulle strade bolognesi: nel 1877, infatti, il Consiglio comunale decise di realizzare una rete per il trasporto pubblico su tramvai a cavalli. L'evento ebbe luogo tre anni dopo, quando la ditta belga a cui vennero appaltati i lavori poté avviare la prima linea avente come tragitto "stazione ferroviaria - Piazza Nettuno". Immediatamente occorsero modifiche e nuove aggiunte al regolamento di Polizia Municipale, quali la limitazione del passaggio lungo la linea a carri di larghezza non superiore ai 3 metri e il divieto di ingombro sulle strade interessate durante l'orario di passaggio dei tram.

Nel bilancio di previsione per il 1882 era inevitabile la richiesta di aumento nel numero dei Sorveglianti "di fronte agli accresciuti servizi per la istituzione dei tramways e degli omnibus, per la sorveglianza alla ferrovia, ai giardini pubblici ecc."

Siamo ben lontani dal numero sperato da Minghetti, ma il Corpo iniziava ad avere un carattere organizzativo sempre più preciso e i polismani,