

# Scuola Officina



MUSEO DEL PATRIMONIO INDUSTRIALE DI BOLOGNA

numero **1** 2010  
GENNAIO - GIUGNO  
anno XXIX

ISSN 1723-168X  
Spedizione in abb. p. - 70%  
Filiale di Bologna (ex libero)  
Prezzo € 5,00

**MAGNETI MARELLI.  
MARCHI  
PRESTIGIOSI  
ED ESPERIENZE  
TECNOLOGICHE  
IN UN GRANDE  
GRUPPO  
INDUSTRIALE**

Gian Luca Fontana

**UNA GIORNATA  
DI STUDI SUL  
PATRIMONIO  
INDUSTRIALE  
DELL'EMILIA-  
ROMAGNA**

Massimo Tozzi Fontana



# Le moto dei “pulismani” di Bologna

GIULIANO MUSI, giornalista, caposervizio Corriere dello Sport-Stadio  
LORENZO PARMA, agente scelto, Polizia Municipale di Bologna



*Gli autori dell'articolo hanno recentemente pubblicato il volume I Pulismani. I 75 anni dei vigili motociclisti di Bologna (Bologna, Minerva Edizioni, 2010), alla cui presentazione, lo scorso 26 febbraio nella Cappella Farnese di Palazzo D'Accursio a Bologna, hanno concorso il Comando della Polizia Municipale, la Fondazione Ducati ed il Museo del Patrimonio Industriale.*

■ Il Reparto Motorizzato dei Vigili Bologna ha appena festeggiato i 75 anni dalla nascita, un lungo periodo che merita di esser ripercorso per ciò che ha rappresentato nella vita della città, dal punto di vista sia sociale che del costume, ma anche per le motociclette impiegate in servizio. Nonostante la nascita ufficiale risalgia al 1934, è bene però ricordare che la storia della motorizzazione dei vigili ha un precedente negli anni Venti. Il 6 agosto 1923, infatti, il brigadiere Gherardi, responsabile del Reparto Ciclistico dei vigili, chiese ed ottenne una “bicicletta a motorino” per controllare meglio e più velocemente i venti agenti ciclisti che operavano sotto la sua responsabilità. La spesa complessiva deliberata per l'acquisizione fu di lire 2.000. Non si ha notizia di quale mezzo fosse stato affidato al graduato ma quasi sicuramente la scelta ricadde

su un accoppiamento telaio-motore molto comune in quei tempi: bicicletta Bianchi modello S con motore DKW. La cilindrata era di 123 cm<sup>3</sup>, che permetteva la conduzione senza la necessità di patente. Dopo alcuni mesi il brigadiere cambiò ripartizione e della bicicletta a motore non si seppe più nulla.

## ALL'INIZIO FURONO LE M.M.

■ Bisogna attendere il 1934 per l'istituzione da parte del Comune di Bologna di una squadra di agenti motociclisti. A causa della guerra d'Abissinia, e delle relative sanzioni, le moto furono però disponibili solo nel 1937.



L'Amministrazione Comunale decise di acquistare otto veicoli modello 36 C cilindrata 350 cm<sup>3</sup> della ditta M.M., la più prestigiosa casa costruttrice bolognese, al prezzo di 4.575 lire ciascuno ed un sidecar Moto Guzzi Sport 15 di 500 cm<sup>3</sup>. Quest'ultimo sarà sostituito l'anno seguente da un M.M. modello 500 D della stessa cilindrata. La decisione dei due modelli fu presa dopo aver interpellato altri organi nazionali di polizia e considerando le caratteristiche di economicità e robustezza che ogni cilindrata poteva offrire. Il motociclo con il side-car aveva bisogno di più potenza, dato il maggior peso dell'insieme, mentre per la motocicletta singola poteva bastare la cilindrata 350. La prova pratica di conduzione alla Montagnola vide partecipare undici candidati che vennero tutti assunti. I servizi resi dalla nuova squadra furono subito apprezzati e tanto evidenti da portare nello stesso anno all'acquisto di altre sei M.M.; questa volta la scelta ricadde sul modello 37 C sempre di 350 cm<sup>3</sup> a valvole laterali, dotato di impianto elettrico a tre luci e contachilometri. Le moto vennero di anno in anno aggiornate e incrementate di numero: nel 1939 i Vigili motociclisti, al cui addestramento concorreva la stessa M.M., disponevano di diciannove motociclette ed un side-car per il quotidiano controllo del traffico urbano, tra carri trainati da cavalli e biciclette, tram e mezzi motorizzati. Dopo gli anni difficili della guerra, durante la quale alcuni vigili diedero il loro apporto alle formazioni partigiane in città, la ricostruzione vide il Corpo ritornare alla normalità del servizio, con il controllo della circolazione stradale e del rispetto delle norme del Regolamento Comunale.

Il parco macchine venne ampliato: si passò dalle trenta moto del 1951 alle trentasei del 1957. Nel 1951 i Vigili acquisirono uno dei modelli di punta della marca M.M., la 350 51 CT. Questa moto, tecnicamente molto avanzata

per gli standard dell'epoca, tanto da esser già equipaggiata con una forcella anteriore a steli rovesciati e distribuzione monoalbero in testa, è rimasta nella memoria per la sua maneggevolezza ed affidabilità.

La cessazione dell'attività della M.M. vide l'Amministrazione Comunale orientare le sue scelte verso una delle moto allora più usate dai corpi di polizia, la Gilera 300 B. A partire dal 1957 fu acquistato dapprima un lotto di ventidue mezzi, cui ne seguirono altri fino a raggiungere il numero di quaranta nel 1963. L'accordo del Comune non prevedeva interventi di manutenzione, ma bensì la restituzione delle moto alla casa costruttrice che provvedeva a sostituirle con altre nuove. Dapprima la cadenza fu annuale, poi dal 1965 al 1969 il cambio venne effettuato ogni due anni. Qualche anno prima dell'acquisto delle moto Gilera, anche la Parilla si era proposta come fornitrice esclusiva per il Comune ma l'accordo non andò in porto; le bella Parilla 175 color argento furono comunque acquistate, privatamente, da circa 50 vigili che approfittarono dello sconto vantaggioso a loro riservato.

Va ricordato che proprio con le Gilera 300 B vennero conquistati i primi successi nelle gare riservate ai corpi di polizia stradale. Questo modello vantava grandi doti di maneggevolezza e di spunto ma peccava in velocità massima. Un episodio su tutti chiarisce quali difficoltà dovevano affrontare i Vigili in sella alle Gilera. Durante una visita dell'astronauta russa Valentina Tereskova, i centauri bolognesi avevano ricevuto l'ordine di prendere in consegna la macchina con a bordo la cosmonauta in autostrada nei pressi di Modena e scortarla fino in città: ma le potenti Alfa Romeo della Polizia sfrecciavano a più di 180 km orari e i Vigili in sella alle Gilera, che non andavano oltre i 110, non poterono far altro che raggiungerli ormai al termine della corsa nei pressi del casello di Bologna.



Il Vigile Guido Astolfi sulla M.M. 350 35 C ai Giardini Margherita, 1937

Marco Astolfi, Archivio personale

Gruppo di Vigili motociclisti, 1937

Marco Astolfi, Archivio personale

Nella pagina a fianco:

In Via Sabotino, i primi 9 Vigili Urbani motorizzati in sella alle M.M. 350 36 C, febbraio 1937. A destra il side-car con Guzzi 500 di li a poco sostituito con una M.M. di eguale cilindrata

Cleto Mazzolini, Archivio personale





Pattuglia della X Legio su M.M. a Lecco, 1937. A sinistra, una 350 36 C; le altre sono 350 37 C  
Massimiliano Zani, Archivio personale

Stefano Ferretti in gara su Ducati Indiana 650, 1988  
Archivio Motoclub Vigili Urbani "O. Dozza"

Danilo Fabbri su Gilera 300 B, metà anni '60  
Danilo Fabbri, Archivio personale

## L'ERA DUCATI

■ La 300 B motorizzerà i Vigili fino al 1970 quando si preferì optare per un modello di fabbricazione "nostrana": la Ducati Mark 3 450T. Si trattava di una moto che, nell'intento della casa madre, era stata studiata appositamente per gli utilizzi dei corpi di polizia urbana. Univa in sé i vantaggi della Gilera 300 B aggiungendo un motore più ricco in termini di potenza.

È curioso ricordare che in quegli anni operava a Bologna anche un altro Reparto Motorizzato, quello delle Guardie Daziarie del Comune. Prima dell'introduzione dell'IVA nel 1971 era obbligatorio, per tutte le merci in entrata a Bolo-

gna, il pagamento di una somma, l'I.G.E. (Imposta Generale sull'Entrata), che doveva esser versata appena varcato il confine cittadino. Non di rado però capitava che molti si "dimenticassero" di versare l'imposta; era stato quindi istituito un corpo di Guardie Daziarie munito di Moto Guzzi Falcone 500 per sanzionare tali "dimenticanze".

Dopo l'inizio della produzione Ducati di motori bicilindrici a L, nel 1974 quaranta esemplari del modello 750 GT andarono ad ingrossare la dotazione del Reparto Motorizzato dei Vigili Urbani; in seguito ne sarebbero poi arrivate altre quindici. Si trattava in sostanza di moto di serie, con poche modifiche per lo più di tipo estetico. La colorazione, stabilita con delibera di Giunta, era in rosso e nero, diventata poi, a partire dal modello successivo, in bianco e blu.

Le 750 GT vennero sostituite nel 1981 dalle Pantah 600 TL, di cui furono acquisiti novantanove esemplari accessoriati in modo appropriato per l'uso. Erano presenti dei tubi paracolpi anteriori e posteriori, delle borse laterali rigide, un cupolino anteriore molto protettivo e l'immanicabile sirena. Nel 1988 a queste moto iniziarono ad essere affiancate le Indiana di 650 cm<sup>3</sup>, un modello che nei progetti della casa di Borgo Panigale, acquistata nel frattempo dalla famiglia Castiglioni, doveva essere destinato principalmente al mercato del Nord America. Dopo il primo lotto di trentasei motociclette, l'anno successivo ne furono acquistate altre quattordici, quindi dodici nel 1990. Questa moto risultava abbastanza confacente alle necessità dei Vigili ma l'elevato peso, unito alla modesta potenza del suo bicilindrico, non fece passare alla storia l'Indiana come "inseguitrice" ideale.

La Monster 600 Police fu scelta nel 1996. Evoluzione di una dei maggiori successi commerciali della Ducati, ne vennero introdotte in servizio trentasei unità, alcune delle quali furono poi modificate con l'apporto del Reparto corse ufficiale Ducati permettendo di sbaragliare il campo nelle competizioni riservate alle Forze di Polizia. Questa

versione, studiata appositamente per le forze dell'ordine, tanto che la Polizia degli Emirati Arabi ne acquistò un lotto di quattrocento unità, si caratterizzava per la presenza nella parte posteriore di un voluminoso "bualone" la cui parte superiore fungeva da antenna per la radio di bordo. Il Monster è stato usato anche dalla Polizia di Montecarlo. Si può considerare solo una parentesi la presenza nella dotazione della Polizia Municipale di Bologna – denominazione assunta nel 1986 – di sette BMW R 850 RT, moto ancora in servizio.

L'ultima Ducati fornita al Corpo bolognese è la Multistrada 620, in venti esemplari, che dal 2006 concorre al controllo e alla sicurezza della viabilità cittadina.

## LA SQUADRA CORSE

■ Il carattere di controllori e di tutori della legge sembrerebbe in contrasto con i successi ottenuti da alcuni Vigili motociclisti nell'ambito delle gare riservate ai Corpi di Polizia. Eppure dagli anni Cinquanta i Vigili bolognesi hanno avuto una loro squadra che otteneva quasi sempre vittorie e piazzamenti di rilievo nelle gare loro riservate. Dal dopoguerra fino agli anni Novanta era consuetudine organizzare manifestazioni, principalmente gimkane e prove di regolarità, riservate a Vigili, Polizia di Stato e Carabinieri, estremamente combattute nelle quali si impiegavano i motocicli d'ordinanza.

I primi modelli utilizzati dai Vigili felsinei furono le Gilera 300 B le quali venivano svestite dai paragambe e dalle borse posteriori per poter gareggiare senza eccessivi aggravii di peso. Le loro rivali più numerose, oltre alle stesse Gilera in dotazione ad altri Comuni, furono le Moto Guzzi Falcone 500 impiegate da Polizia e Carabinieri. I percorsi di gara erano per lo più sterrati e la poca potenza delle 300 B unite alla guida dei vigili, assicuravano quasi sempre il podio.



A partire dal 1970 furono i modelli della casa di Borgo Panigale a contendersi la vittoria sui campi di gara di Pavia, Arezzo e Ferrara. La Ducati Mark 3 450T fu un buon mezzo per le gare ma la vera fuoriclasse fu la 750 GT.



Duilio Franco Bonini in servizio con la Ducati 750 GT, 1980  
Duilio Franco Bonini, Archivio personale

Le Ducati Multistrada 620 schierate di fronte alla sede comunale di Palazzo d'Accursio, 2006  
Archivio Ducati Motor



THE MOTORCYCLES OF  
BOLOGNESE "PULISMANI"  
(DIALECT WORD FOR  
LOCAL POLICEMEN)

The motorized unit of Local Police in Bologna has just celebrated its 75th anniversary. A book has been devoted to its history, deeply intertwined with the town's life and the social changes taking place over the years. Great attention is paid to the motorcycle models used by Local Police, from the fabulous MM to Ducati.



Pattuglia di Bologna alla partenza della Gara Intercorpi di Pavia, 1959

Archivio Motoclub Vigili Urbani "O. Dozza"

Luciano Merzari su Ducati 750 in una prova speciale a Imola, 1982

Luciano Merzari, Archivio personale

Prove di abilità con le Gilera 300 B all'ippodromo di Bologna, 1959

Archivio Motoclub Vigili Urbani "O. Dozza"

A dispetto della sua mole, il baricentro basso e la buona riserva di potenza fecero di questa moto la vera matrice della gara dalla metà degli anni Settanta fino ai primi anni Ottanta. Il "settemezzo" veniva privato delle sovrastrutture inutili per le gare, come la sirena e le borse laterali, e dotato al posteriore di pneumatici tassellati omologati per le gare di regolarità.

Con questa motocicletta molti vigili bolognesi, fra cui Idalگو Fabbri e Luciano Merzari, riuscirono a sconfiggere le Fiamme Oro, veri e propri professionisti, in sella alle Moto Guzzi. In una prova di accelerazione le Ducati 750 GT, dotate di testata desmodromica, lasciarono al palo

addirittura le Guzzi della Polizia uscite direttamente dal Reparto Corse di Mandello.

L'epopea delle vittorie continuò anche passando, a partire dal 1981, alle Pantah 600 TL. Queste moto vantavano un ottimo telaio, ulteriormente migliorato dalle sospensioni della bolognese Marzocchi che furono sempre montate sulle moto vittoriose. Inoltre la distribuzione desmodromica garantiva una riserva di potenza non indifferente.

Ci furono tentativi di far correre anche le Indiana 650 ma la posizione di guida e la mole non fecero raggiungere gli stessi risultati avuti dalle Ducati precedenti.

