

# LE TARGHE E I VEICOLI DELL'AERONAUTICA MILITARE

di Guglielmo Evangelista

Negli ormai lontani anni in cui iniziai le mie ricerche, le targhe dell'Aeronautica attirarono in modo particolare la mia attenzione a causa della bassissima numerazione che figurava su quelle delle autovetture. Anche se a quei tempi non l'avevo ancora capito, questa curiosità era semplicemente il risultato del sistema di targatura in uso e certamente non era un indice di estrema anzianità come invece sarebbe stato per le targhe civili, ma ad ogni modo una targa con sopra soli tre numeri rappresentò sempre una particolarità che si è perpetuata fino all'introduzione delle targhe interforze: alla fine degli anni '90 (ma dato che molti veicoli che le portano sono recenti, questo può capitare ancora oggi e certamente per un po' degli anni a venire) incontrare, ad esempio, una moderna Fiat Uno targata AM 1xx faceva una certa impressione al confronto non solo delle targhe alfanumeriche dell'Esercito, ma anche delle molto più alte 1xxxx dei Vigili del Fuoco e della Croce Rossa e perfino delle 6xx o 7xx del Vaticano.

I veicoli dell'Aeronautica non sono rari ad incontrarsi, ma la loro presenza varia molto da zona a zona: ad ogni modo l'Arma non ha una diffusione capillare come l'Esercito e in certe regioni la sua presenza è limitatissima; tra l'altro, parlando di veicoli, vi sono due aspetti che vanno tenuti ben separati: sulle strade si trovano quasi esclusivamente autovetture e veicoli commerciali di serie, mentre esiste una nutrita schiera di mezzi che alla maggior parte degli osservatori è quasi sconosciuta poiché trascorrono tutta la loro vita negli aeroporti. Sono questi i mezzi tecnicamente più interessanti e con le sequenze di targa meno note e spesso fra di essi sono frequenti i veicoli di modello antiquato perché, muovendosi poco, sono sottoposti attraverso gli anni ad un logorio molto limitato e, come in tutti i casi del genere, la loro vita diviene molto lunga.

Non è stato facile, attraverso il tempo, procurarsi informazioni sull'autoparco e sulle targhe dell'Aeronautica perché, come accade per la Marina con le navi, tutto l'interesse professionale ed amatoriale è rivolto logicamente ai mezzi tipici dell'Arma, nel nostro caso gli aerei. Questo ovviamente diventa un inconveniente quando si cercano informazioni su altri aspetti della vita della forza armata.

Di conseguenza nella documentazione ufficiale e, soprattutto, nelle raccolte di fotografie, là dove non arrivano le mie esperienze personali – abbastanza limitate perché non ho mai avuto grandi simpatie per il volo e tutto quello che vi è connesso - è stato molto difficile individuare i tipi di veicoli in servizio, soprattutto prima del 1970 e le targhe che erano ad essi assegnati.

Una curiosità che può essere utile per avere delle assortite osservazioni di veicoli e targhe dell'Aeronautica è data dal fatto che, forse per pura coincidenza, molte ferrovie rasentano aeroporti, depositi e autoparchi: a Parma, Pisa, Monterotondo, Ciampino, Guidonia, Bari, si possono avere dei buoni colpi d'occhio all'interno di questi, permettendo di compensare la scarsa presenza di certi veicoli sulle strade.

## **PRIMA DELL'AERONAUTICA**

La maggior parte dei primi esperimenti di volo in Italia avvennero nell'ambito dell'Esercito e della Marina che poi costituirono dei reparti specializzati che operarono durante la guerra di Libia e durante la Grande Guerra. Già da allora sorse l'esigenza di destinare stabilmente un nucleo di autoveicoli a servizio della componente aerea (che comprendeva aeroplani e dirigibili) e si cominciò con alcuni autocarri "fuoriserie" equipaggiati con particolari apparecchiature (depuratori Scrubber, verricelli, generatori di idrogeno); tuttavia dal punto di vista della targa non vi era nessuna particolarità facendo questi parte del normale autoparco delle Forze Armate ed essendo quindi targati *Servizio Militare*. L'autocarro Fiat targato S.M. 643, attrezzato con alcuni degli apparecchi sopra citati, è il primo esempio che mi sia noto di veicolo stabilmente destinato al servizio aeronautico.

L'Aeronautica Militare come Arma a sé stante venne istituita solo il 28 marzo del 1923, formalmente nello stesso anno in cui entrò in vigore la normativa che prevedeva per i veicoli militari una targa con una sigla separata per ciascuna forza armata, disposizione prevista dall'articolo 63 del Regio Decreto 3031 del 30.12.1923.

Peraltro si nota lo sfasamento di nove mesi fra le due date. Si potrebbero al proposito avanzare due possibilità:

- Durante i primi mesi di esistenza dell'Aeronautica i veicoli continuarono ancora a portare la targa con la sigla S.M. mentre, dal punto di vista amministrativo, questi venivano gradatamente trasferiti in proprietà alla nuova Arma. Più o meno contemporaneamente, al termine di questo primo periodo di assestamento, entrò in vigore il Regio Decreto 3023, e in pochi mesi il parco ebbe sostituita rapidamente la vecchia targa con quella nuova portante la sigla RA (Regia Aeronautica). Secondo me è l'ipotesi più probabile.
- Con il trasferimento di proprietà dei veicoli già dell'Esercito e della Marina, questi ricevettero subito la targa con la sigla RA, anticipando officiosamente la normativa che sarebbe stata promulgata di lì a poco e che, sicuramente, doveva essere già nota.

E' comunque molto probabile, accettando la prima ipotesi, che la targa RA sia stata introdotta subito dopo la promulgazione del R.D. 3031, in forte anticipo rispetto alle altre forze armate che abbandonarono la targa con sigla S.M. solo nel 1927, in concomitanza con l'adozione delle targhe civili contrassegnate dalla sigla provinciale.

Il parco veicolare originario venne composto tanto con mezzi già in dotazione ai vari reparti aerei (fra i quali gli immancabili autocarri Fiat 18BL, di cui esiste documentazione fotografica anche se regolarmente, su di essi, quando ripresi di fronte, non figura la targa anteriore o sono troppo lontani per poterne distinguere la targa), quanto acquistando un lotto di nuove unità per coprire le esigenze del nuovo assetto dei comandi e delle basi.

## **LA TARGA RA FINO ALLA SECONDA GUERRA MONDIALE**

La targa RA, nella sua struttura, rispondeva alle caratteristiche previste per tutte le targhe italiane: formato rettangolare a fondo bianco con a sinistra la sigla in rosso seguita da un numero in nero sulla stessa riga; nel 1932 la modifica del formato comportò il posizionamento della sigla sulla riga superiore a sinistra e del numero su quella inferiore.

La targa anteriore, che sembra sempre mancare nei veicoli ritratti prima del 1930, figura poi nel solito formato standard italiano con la sigla anteposta al numero.

La fattura della targa è quasi sempre "artigianale" con le scritte eseguite a mano mediante mascherine. In un'immagine attribuibile all'incirca al 1939 i primi due numeri a sinistra appaiono non in colonna con le lettere della sigla, ma, assieme agli altri due, avvicinati verso il lato destro.

Questa disposizione appare invertita, con i numeri avvicinati a sinistra, per i rimorchi: in questo caso lo spazio rimasto disponibile a destra veniva occupato dalla lettera r in rosso.

Dalle immagini che ho potuto visionare risulta che la numerazione, in accordo con le disposizioni del 1923, era progressiva e promiscua per ogni tipo di veicolo: non è però da escludere che i numeri più bassi venissero riservati alle autovetture di rappresentanza, fra cui la famosa Isotta Fraschini fuori serie RA 52 assegnata a Gabriele D'Annunzio, tutt'oggi conservata in buone condizioni presso il Vittoriale; le immagini mostrano comunque che gli altri numeri relativamente bassi conosciuti erano assegnati a veicoli degli anni '20 (la RA 684 era un'ambulanza OM), per poi arrivare a superare il numero 6000 (quello più alto che mi è noto è 6065) più o meno in concomitanza con lo scoppio della Seconda Guerra mondiale. Fra questi sono intervallati numeri di rimorchi, troppo elevati e lontani fra loro per lasciare spazio all'ipotesi di una numerazione separata.

L'appena ricordata Isotta Fraschini ha tanto la sigla che il numero posizionati al centro delle due righe della targa posteriore ed anche su quella anteriore le diciture insistono verso il centro: a parte il fatto che sicuramente la targa è stata rifatta nel 1932, si può ipotizzare che questa fosse la normale disposizione delle scritte sulle targhe delle autovetture di rappresentanza, anche se mancano altri esempi per fare confronti.

Attorno al 1940 sembra che sia stata introdotta un'anomalia nella numerazione, apparentemente inspiegabile: compare infatti una nutrita schiera di targhe con numeri da 13000 a 14000, assegnata ad autocarri pesanti 666 e 626. Potrebbe trattarsi di una prima applicazione sperimentale del sistema che divenne generalizzato nel dopoguerra, così come potrebbe spiegarsi con la normale progressione raggiunta con lo scoppio del conflitto, anche se questo sembra strano, considerata l'assoluta assenza di tracce di numeri intermedi fra 6000 e 13000.

Durante la guerra si ricorse anche alle requisizioni e, per targare questi veicoli, venne introdotto lo stesso sistema utilizzato dall'esercito, cioè una numerazione con lo zero anteposto alle altre cifre, probabilmente progressiva. Conosco un unico esempio: una Fiat 508 a tre marce con targa RA 074.

## **PARCO VEICOLI**

I mezzi appartenevano ai soliti tipi in dotazione alle Forze Armate, con l'abituale prevalenza della produzione Fiat.

Nel complesso, alla vigilia della guerra, l'Aeronautica non disponeva di un parco troppo imponente: se si considera che la targa superava di poco le 6000 unità (cosa che naturalmente indica un parco circolante molto inferiore a quel numero perché a quell'epoca molti dei veicoli più anziani dovevano essere già stati radiati), che gli aeroporti importanti erano almeno una cinquantina fra madrepatria e colonie, e che in più esistevano i comandi di regione aerea e numerosi depositi e stabilimenti distaccati, ne deriva che la dotazione per ciascuna installazione non era molto elevata, e lo confermano le fotografie, nelle quali compaiono raramente veicoli: forse l'Aeronautica era un'arma moderna in quanto a velivoli, ma tutti gli altri servizi venivano svolti in modo abbastanza primitivo: il carrettino a mano a un asse con attrezzi antincendio, gruppi elettrogeni o materiale d'officina sembra il mezzo più diffuso sulle piste.

Rispetto alle altre forze armate sembra però essere stata più consistente la dotazione di autobus, giustificata dalla lontananza degli aeroporti dai centri abitati e dalle dimensioni delle aree interne aeroportuali, che richiedevano lo spostamento frequente di militari e altro personale su distanze abbastanza lunghe.

La guerra in Africa Orientale nel 1935-36 richiese un notevole impegno perché l'aviazione seguiva di pari passo l'avanzata dell'Esercito, così che bisognava costruire sempre nuovi campi d'atterraggio e provvedere al rifornimento e manutenzione degli aerei sempre più lontano dalle basi di partenza e dai depositi di materiale. Per far fronte nel modo migliore a questa situazione disagiata furono rapidamente progettati ed allestiti in parecchi esemplari alcuni rimorchi particolari:

- L'*officina aeroportuale* composta di tre rimorchi attrezzati
- I *laboratori fotografici autotrainabili* composti da due o tre rimorchi intercomunicanti, importantissimi per sviluppare le immagini prese durante la ricognizione aerea
- Le *centrali delle comunicazioni* (due rimorchi abbinati)
- *Rimorchi serbatoio* coibentati da 4000 litri e *carri miscelatori* di combustibile avio rimorchiabili
- *Rimorchi frigoriferi* da 32000 frigorie

Questi rimorchi hanno targhe RA 30xxr e 31xxr, cosa che testimonierebbe il punto raggiunto dalla progressione numerica in quel periodo.

Le unità appartenenti ad uno stesso complesso avevano numeri consequenziali.

Con l'entrata in servizio degli autocarri di tipo *unificato* cominciarono a comparire le versioni costruite secondo le specifiche tecniche richieste dall'Aeronautica, che vennero contrassegnate dai costruttori dalla sigla RA. Dai dati a disposizione sembrerebbe che la caratteristica degli autocarri di queste forniture fosse la maggiore velocità rispetto agli esemplari costruiti per altri clienti.

Va comunque notato che i mezzi pesanti dell'Aeronautica, anche prima dell'adozione dei modelli unificati, hanno sempre avuto caratteristiche "borghesi", nel senso che, a differenza dell'Esercito, non veniva richiesta una carrozzeria spartana, ma questa restava quella commerciale: in particolare la cabina era sempre quella chiusa di serie, mentre l'Esercito richiedeva normalmente un allestimento alleggerito e semplificato, con il tetto in tela.

| Autovetture            | Anni di produzione | Note               |
|------------------------|--------------------|--------------------|
| Fiat 501               | 1919-1926          | Versione cabriolet |
| Lancia Lambda/Dilambda | 1922-1933          |                    |
| Isotta Fraschini 8A    | 1924-1930          |                    |
| Fiat 1500              | 1936-1940          |                    |
| Fiat 508C              | 1937-1939          |                    |

| Autocarri          | Anni di produzione | Note  |
|--------------------|--------------------|---|
| Fiat 18 BL         | 1914-1921          | Cassonato                                     |
| Fiat 618           | 1934-1937          | Cassonato, autogrù soccorso aerei e autopompa |
| Fiat 666 NM RA     | 1940-1945          | Cassonato e autopompa                         |
| Fiat 626 N         | 1939-1948          | Cassonato                                     |
| SPA 38 RA          | 1936-1944          | Cassonato                                     |
| Lancia Esarò       | 1943-1948          | Cassonato. Fornite 866 unità                  |
| Bianchi Mediolanum | 1934-1950          | Cassonato                                     |
| Ceirano 47         | 1925-1931          | Attrezzato per osservazioni meteorologiche    |

| Altri               | Anni di produzione | Note      |
|---------------------|--------------------|-----------|
| OM 469              | 1922-1934          | Ambulanza |
| Autobus Ceirano 47C | 1925-1931          |           |
| Autobus SPA 25C12   | 1925-1934          |           |

E' da sottolineare, nell'autoparco dell'Aeronautica, la costante presenza di tutta una serie di veicoli speciali o con allestimenti speciali che non trova riscontro nelle altre Forze Armate, progettati per le particolari necessità di accudienza degli aerei, per i lavori di manutenzione degli aeroporti e per alcuni servizi gestiti dall'Arma, come il Servizio Meteorologico.

Anche le autogrù erano diverse, essendo per la maggior parte attrezzate – e lo sono tutt'oggi – per il sollevamento degli aerei o di loro parti.

Ho notizia anche dell'esistenza di altri veicoli appartenenti ad alcuni altri tipi, in quell'epoca molto diffusi presso l'Esercito, come i Lancia Ro e gli SPA Dovunque: la loro utilizzazione nell'Arma sarebbe una cosa verosimile, ma la fonte è dubbia e non ne ho mai visto qualcuno nelle fotografie dell'epoca.

Non ho rintracciato alcun tipo di documentazione che testimoni, nell'anteguerra, l'esistenza di motocicli: ad ogni modo, verosimilmente, le loro targhe avevano le dimensioni di mm.165x165 e la loro numerazione era promiscua a quella degli altri mezzi.

## LA TARGA DELL'AERONAUTICA DAL DOPOGUERRA AL 1981

La fine della monarchia comportò, come è noto, il cambiamento della sigla su tutte le targhe militari che nel nostro caso divenne AM (Aeronautica Militare).

E' verosimile che in occasione della sostituzione di tutte le targhe preesistenti sia stato introdotto un nuovo sistema di numerazione che restò in uso per circa 35 anni, immutato fino all'adozione delle targhe interforze: fra quelli adottati dai tutti gli enti che disposero o dispongono di targhe speciali esso è di gran lunga il più variegato e complesso. Prima di esaminare in dettaglio tutta la casistica, possiamo riassumere le sue caratteristiche di massima:

- Adozione di serie numeriche separate a seconda del tipo di veicolo
- Assegnazione ai veicoli nuovi di fabbrica dei numeri di veicoli radiati
- In alcuni casi, in aggiunta alle sequenze riservate, uso di lettere distintive di categoria in rosso.

Ufficialmente la ripartizione delle serie numeriche è la seguente:

|          |  |
|----------|--|
| Da 1     | Locomotive (con lettera aggiuntiva L)          |
| Da 1     | Elevatori (con lettere aggiuntive Ee e Em)     |
| Da 100   | Autovetture                                    |
| Da 5001  | Autobus  |
| Da 7001  | Motocicli                                      |
| Da 10001 | Autocarri leggeri e medi                       |
| Da 14001 | Autocarri pesanti                              |
| Da 17001 | Furgoni e <i>autogardinette</i>                |
| Da 20001 | Veicoli speciali                               |
| Da 30001 | Rimorchi ordinari (con lettera aggiuntiva R)   |
| Da 33001 | Rimorchi speciali " "                          |
| Da 36001 | Trattori a cingoli ( con lettera aggiuntiva T) |
| Da 37001 | Trattori a ruote " "                           |

Sommando i dati dello schema di cui sopra si può concludere che, in linea di massima, erano previste circa 10.000 combinazioni per i veicoli passeggeri, 10000 per i veicoli merci e 10000 per quelli speciali; nell'ambito di ciascuna delle varie categorie la maggior parte dei vari sottotipi ne aveva a disposizione 3000 o 4000.

Non tutte le sequenze sono state totalmente utilizzate perché, come già accennato, vi era l'uso di riassegnare i numeri già impiegati, e questo senza attendere l'esaurimento di quelli disponibili. Considerato anche il disordine con cui si svolgeva questa procedura, è praticamente impossibile, salvo pochi casi, ricostruire il ritmo delle immatricolazioni.

In qualche occasione riterrei che non solo è stato riassegnato il numero di un veicolo radiato ma perfino, materialmente, la targa: infatti in qualche vaso ho notato – verso la fine degli anni '70 - dei mezzi nuovissimi con targhe che, benché riverniciate, nel loro 'aspetto generale, tradivano un'epoca di fabbricazione più lontana.

Resta ora da analizzare ciascuna categoria, accennando alle caratteristiche ed agli impieghi dei vari tipi di veicoli che, soprattutto per quelli correnti, assommarono ad un numero molto limitato di modelli.

### NUMERAZIONE <100

Viene da domandarsi la ragione per la quale fu istituita questa sequenza tanto ridotta: certamente in essa furono immatricolati dei mezzi veramente speciali, ma non vi è una ragione particolare per la quale essi non avrebbero potuto essere ospitati in altre sequenze (in particolare la 2xxxx).

Un fatto del tutto originale e forse unico al mondo è la presenza di locomotive con tanto di targa automobilistica posteriore ed anteriore. Si tratta di un numero limitato di locomotive diesel, propriamente da definirsi nel linguaggio ferroviario come *automotori* per la loro piccola potenza, impiegate per manovrare i carri merci, soprattutto carri cisterna, sui raccordi ferroviari a servizio dei depositi di combustibili. Sono contrassegnate dalla lettera L maiuscola o minuscola in carattere tipografico corsivo (ℓ). Il loro uso sembra essersi piuttosto ridotto in questi ultimi anni in considerazione anche del minor ricorso alla ferrovia per molti tipi di trasporto e della soppressione del servizio merci su molte linee.

Ad ogni modo per questi servizi l'Aeronautica possiede numerosi carri cisterna: sono numerati 218307-17xxx, ma come si vede si tratta di una speciale sequenza di immatricolazione riservata ad essi nel parco delle Ferrovie dello Stato che in nessun caso può essere considerata una targa.

Tornando alle targhe del gruppo di cui ci stiamo occupando, notiamo che in questa serie sono immatricolati anche gli elevatori meccanici, i cosiddetti *muletto*, contrassegnati dalle lettere Em o Ee a seconda che siano dotati di motore a scoppio o elettrico.

Stando al testo letterale dei documenti ufficiali si dovrebbe concludere che tanto le locomotive che gli elevatori dovrebbero essere immatricolati in due serie separate, ciascuna da uno a 99 ma, dalle mie osservazioni – anche se non molte perché si tratta di mezzi difficili da vedere e comunque solo di un centinaio di targhe disperse in tutta l'Italia – sembrerebbe che esista un'unica sequenza promiscua per tutti: peraltro, poiché i numeri disponibili nella serie sono piuttosto pochi, soprattutto in considerazione della quantità abbastanza alta di elevatori presenti nei vari depositi, negli anni '70 la sequenza doveva essere arrivata a saturazione poiché alcuni nuovi elevatori (conosco quello con la targa AM 342) furono immatricolati nella serie successiva insieme alle autovetture: in questo caso alla targa non furono aggiunte lettere distintive.

| Modello           | Anni di produzione | Note                                    |
|-------------------|--------------------|---|
| Automotore Badoni | 1952-1955          | Tipo IV. Nota la 25L a Torricola (Roma) |
| Automotore Badoni | 1964c.             | Tipo VII? Note le 49L e 50L             |
| Automotore Deutz  |                    | Nota la 14L                             |

#### NUMERAZIONE DA 101

Questa serie è riservata alle autovetture, comprese quelle che nell'ambiente militare sono classificate come *autoveicoli da ricognizione*, cioè esclusivamente le Campagnole Fiat (veicoli di altre marche di analoghe caratteristiche sono entrati in servizio solo dopo la fine del sistema di targatura di cui ci stiamo occupando). Dopo un primo periodo nel quale la numerazione era effettivamente promiscua fra i due tipi, dagli anni '60, di fatto, le autovetture vennero immatricolate nel solo intervallo da 100 a 3000 (pur con qualche eccezione verso il 1970, ma comunque mai con numeri superiori a 3500), mentre le A/R da 3000 in poi: per la precisione le Campagnole del tipo AR 51 e AR 59 furono immatricolate tutte nella serie 3000 mentre quelle del tipo Nuova Campagnola, anche se qualche esemplare fu immatricolato nelle serie del migliaio precedente, quasi tutte appartengono alla serie da 4000 in poi, tanto da avere una specie di sequenza regolarmente progressiva la cui crescita può essere ricostruito con una certa facilità.

La separazione della numerazione concide anche con la differenziazione del formato di targa: le A/R dapprima portavano quella ordinaria, nonostante le sue ingombranti dimensioni, mentre tutte quelle con numerazione da 3000 in poi ricevettero una targa di formato motociclistico (quindi, a differenza di quelle dell'esercito, quadrata e non rettangolare, e di dimensioni leggermente inferiori).

Le Nuova Campagnola, comunque, vennero tutte acquisite piuttosto tardivamente, quasi tutte dopo l'introduzione delle targhe con le scritte su una sola riga, e anche in questo caso ricevettero targhe di dimensioni minori rispetto a quelle ordinarie.

Abbiamo appena accennato al parco dei fuoristrada: si può aggiungere che è verosimile che le Campagnole siano state precedute dalle jeep residuati bellici, ma di esse non ho né alcun ricordo personale né ho trovato tracce documentali.

Per quanto concerne il parco delle autovetture, la dotazione dell'Aeronautica non si è discostata molto da quella classica di tutti gli enti italiani, cioè il prevalente ricorso ai normali modelli Fiat, anche se vi sono alcune peculiarità, come l'acquisizione di un gruppo abbastanza numeroso di Fiat 1400 Cabriolet, molte delle quali sopravvivevano ancora alla metà degli anni '60; in tempi più recenti si ebbe un intensissimo ricorso alle utilitarie, come le Fiat 126 e le Fiat Panda, fenomeno quasi sconosciuto nel resto delle Forze Armate e di Polizia.

Dagli anni '50 alla fine degli anni '60 il modello di gran lunga più diffuso è stata la Fiat 1100 (ma sempre delle serie precedenti alla D e alla R che non mi risulta siano state adottate), successivamente sostituita da una massiccia acquisizione di Fiat 128; più tardi ad esse subentrò un parco più composito di Fiat Uno, Ritmo e Tipo. E' anche da notare la presenza costante attraverso gli anni di alcune autovetture di rappresentanza di marca Alfa Romeo, però sempre presenti in pochi esemplari. Ricordiamo anche la Lancia Flavia AM 806, l'unico esemplare di questo modello che abbia mai visto con targa militare.

Relativamente ai tipi di veicoli immatricolati nella sequenza, le uniche "intrusioni" che conosco sono rappresentate dai già ricordati elevatori meccanici e da una ruspa (AM 416), targa inesplicabile perché il mezzo avrebbe dovuto appartenere alla sequenza 2xxxx, con amplissima disponibilità di numeri.

La sequenza delle autovetture si differenzia da tutte le altre perché ha il numero iniziale "tondo": infatti ho la sicurezza che è esistita la targa AM 100, assegnata ad una Fiat Argenta, mentre non sono mai state rilasciate le AM 5000, 10000, ecc. partendo sempre da 5001, 10001 e così via.

Quando il numero di targa è inferiore a 1000, le tre cifre sono centrate nella riga.

| Modello                         | Anni di produzione | Sequenze di targa assegnate                |
|---------------------------------|--------------------|--|
| Fiat 1100 E                     | 1948-1952          | 4xx 10xx                                   |
| Fiat 1100 E <i>familiare</i>    | 1948-1952          | 33xx                                       |
| Fiat 1400/1900 <i>cabriolet</i> | 1950-1958          | 5xx  |
| Fiat 1100/103, 1100 Special     | 1953-1962          | 5xx 14xx                                   |
| Fiat 600                        | 1955-1969          | 1xx  |
| Fiat 1300                       | 1961-1964          | 1xx  |
| Fiat 124                        | 1966-1973          | 11xx 12xx 20/22xx 23xx 25xx 26xx 28xx 32xx |
| Fiat 128 (*)                    | 1969-1980          | 1/22xx 36xx                                |
| Fiat 126 (*)                    | 1977-1987          | 1/6xx 8/10xx 12xx 13xx 15/17xx             |
| Fiat 132 1600, 2000             | 1972-1984          | 1xx 19xx 26xx 28xx 29xx                    |
| Fiat 131 1300 (*)               | 1974-1984          | 1xx 6xx 8xx 18xx 20xx                      |
| Fiat Ritmo 60 (*)               | 1978-1987          | 2/6xx 8/11xx 14xx 16xx 17xx                |
| Fiat Panda 30 (*)               | 1980-1983          | 1xx 5xx 20/25xx 28xx 29xx                  |
| Alfa Romeo 1750                 | 1967-1972          | Note solo AM 1083 e 2218                   |
| Alfetta 2,0                     | 1973-1980          | Nota solo AM 2900                          |
| Lancia Flavia 2000              | 1969-1973          | Nota solo AM 806                           |
| Fiat Campagnola                 | 1952-1973          | 4xx 9xx 23/26xx 30/35xx 37/39xx            |
| Fiat Nuova Campagnola (*)       | 1974-1988          | 40xx-41xx                                  |

(\*) La consegna di questi modelli proseguì anche dopo l'introduzione della targa con le scritte su di un'unica riga, e le sequenze assegnate nel periodo successivo sono riportate più avanti in un'altra tabella.

Ovviamente, poiché lo specchio di cui sopra si basa sulle mie osservazioni, le informazioni sono meno frequenti man mano che ci si allontana nel tempo: sicuramente il numero delle sequenze assegnate alle 1100 di ogni tipo ed alle 600 fu molto superiore a quello indicato.

Le immatricolazioni, come anche successivamente, dopo l'adozione della targa con le scritte su una riga, sono sempre avvenute in modo disordinato, assegnando gruppetti di autoveicoli di nuova acquisizione qua e là dove c'erano sequenze più o meno grandi – anche minime - lasciate libere da automezzi radiati; è possibile però scorgere alcune serie pressoché omogenee come la 600/699, le 700/799 e 1400/1799 e 2400/99 rispettivamente occupate quasi esclusivamente da 126, 128 e Panda. Le targhe dei secondi due modelli sfruttavano lo spazio lasciato libero dalle vecchie 1100.

#### NUMERAZIONE DA 5001

Come abbiamo già avuto occasione di dire, nell'Aeronautica la componente autobus è sempre stata abbastanza nutrita e necessaria per il trasporto di personale stante la frequente lontananza degli alloggi dalle sedi di servizio e le distanze all'interno degli stessi aeroporti.

Di conseguenza, mentre il parco delle autovetture è sempre stato limitato a pochi tipi, quello degli autobus è proporzionalmente piuttosto vario, con modelli di differenti dimensioni che, in genere, hanno avuto una vita piuttosto lunga.

Le sequenze da 6500 e 6999 non mi risultano essere mai state occupate.

| Modello                                   | Anni di produzione | Sequenze di targa assegnate  |
|---|--------------------|--|
| Fiat 309                                  | 1959-1970          | 51/55xx 57/59xx  |
| Fiat 306 (*)                              | 1956-1982          | 61xx   |
| Fiat 308/308L                             | 1969-1978          | 50/56xx 60/63xx  |
| Fiat 314                                  | 1960-1973          | 52xx   |
| Fiat 650N2, Fiat 672N                     | 1970-1972          | 52xx 59xx 60xx   |
| Fiat 370 (solo nella versione 10.20) (**) | 1980- >>           | 52/55xx 62/64xx  |
| Iveco 50F10, 50AI                         | 1978c.             | 53xx 56xx  |
| Iveco 55.10, A55F10 (**)                  | 1977-1987          | 51/57xx 62xx   |
| OM Tigrotto                               | 1968-1978c.        | 53xx 54xx 60xx 61xx Carrozzeria Borsani                                  |
| Lancia 701                                | 1962-1969          | 51xx 60xx Su meccanica Esagamma. Modello non immesso sul mercato civile. |

(\*) I 306 erano probabilmente nella versione militare, che si distingueva per alcuni particolari meccanici diversi rispetto alla versione civile

(\*\*) La consegna di questi modelli proseguì anche dopo l'introduzione della targa con le scritte su di un'unica riga.

Anche qui è impossibile indovinare un criterio di assegnazione dei numeri di targa. La forte presenza di Fiat 309, 308 e Lancia 701 risalenti agli anni '60 e con numeri di targa 50xx e 60xx fa pensare all'esistenza di una precedente una serie di autobus della "prima generazione", verosimilmente immatricolati con le stesse sequenze e sostituiti in quel periodo: forse si trattava, come al solito, di Fiat 626, 640 e 682, di cui però non ho trovato tracce documentali.

#### MOTOVEICOLI (NUMERAZIONE DA 7001)

L'Aeronautica sembra essere sfuggita alla proliferazione di motocicli per uso militare che interessò l'Esercito prima del conflitto: nelle fotografie e negli elenchi delle dotazioni degli aeroporti di cui ho potuto prendere visione, questi non figurano mai.

A dire la verità, di motocicli con targa AM, ne ho visti un discreto numero, ma soltanto a Roma dove, soprattutto fino a qualche anno fa, venivano utilizzati, in quantità rilevante, per i servizi di portaordini. Si trattava sempre di moto Gilera attrezzate con capaci borse per documenti.

Ovviamente la targa motociclistica è del canonico formato quadrato di 16,5 cm di lato.

Molto più intenso risulta invece l'uso di motocarri che, nell'ambito della più generale serie motociclistica, sembrerebbero essere immatricolati in una sottoserie particolare da 8000 (o 8001); si tratta dei soliti Ape di vario modello sia a cassone che a furgone e, normalmente, svolgono il loro lavoro all'interno degli aeroporti.

Un motocarro che vidi molti anni fa a Cagliari, targato AM 8629, aveva invece la targa di formato automobilistico: forse anche l'Aeronautica, in origine e come le altre forze armate, li considerava autocarri, anche se questo entra in collisione con la normativa che stabilisce le sequenze assegnate ai vari veicoli, perché, se classificati come autocarri leggeri, avrebbero dovuto essere targati da 10001.

Ho rilevato che i numeri di targa dei motocarri carrozzati a furgone sono tutti inferiori al numero 8700, mentre la maggior parte quelli a cassone porta numeri superiori, ma forse è una coincidenza casuale dovuta alla non troppa elevata quantità di avvistamenti.

Promiscuamente con i motocarri sono immatricolati anche piccoli semoventi e piccoli trattori per usi disparati che molto difficilmente potrebbero essere considerati motocicli, ma che, come accade ancora oggi per le assegnazioni di targhe nell'Esercito, possono essere fatti rientrare in una grande categoria astratta di mezzi leggeri che non possono in alcun modo rientrare nelle categorie di autoveicoli

| Modello                | Anni di produzione | Quantità (circa) |
|------------------------|--------------------|------------------|
| Gilera 150             | 1972-1976          | 300              |
| Gilera 200T4           | 1977-1985?         | 300              |
| Piaggio Ape D, MP, MPV | 1958-1971          |                  |
| Piaggio Ape TM, TM 703 | 1982- >>           |                  |

Poiché ho il ricordo di targhe da 7000 a 7500 circa risalenti alla prima metà degli anni '60 (montate su moto di cui non ricordo il modello) e le medesime sequenze le ritroviamo in corso di assegnazione fra il 1975 e il 1985, se ne deve dedurre che anche le sequenze motociclistiche disponibili sono state solo parzialmente coperte dalle immatricolazioni: infatti non conosco alcun numero fra 7577 e 7999 e superiore a 9365.

Ovviamente nel 1981 il cambio di formato delle targhe posteriori dell'Aeronautica non riguardò i motocicli, le cui targhe non subirono alcuna modifica fino all'introduzione delle targhe interforze.

#### NUMERAZIONE DA 10001

In questa serie vengono immatricolati gli autocarri ordinari da trasporto. In linea di massima i numeri inferiori a 14000 sono stati assegnati agli autocarri leggeri e quelli più alti a quelli pesanti ma, se è vero che nessuno dei primi "invade" le sequenze dei secondi, con una certa frequenza avviene invece il contrario.

Almeno secondo le mie osservazioni la prima serie si interrompe a 11671, mancando i numeri successivi fino a 14000 (probabilmente il gruppo 13000, già esistente ai tempi delle targhe RA, è stato utilizzato nell'immediato dopoguerra, previo cambio di sigla, per gli stessi veicoli che portavano tale targa e, dopo la loro radiazione, non più riassegnato), per poi riprendere da 14000 fino a 14662; manca ogni testimonianza di numeri superiori a questo fino a 16000.

Assieme alle serie commerciali l'Aeronautica ha messo in servizio anche alcuni autocarri in versione militare quali i Fiat CM52, i Fiat CP 6600 e i Lancia 506, questi ultimi assegnati ai reparti operativi di difesa antiaerea.

| Modello                    | Anni di produzione | Quantità         | Sequenze assegnate                        |
|----------------------------|--------------------|------------------|---|
| Fiat 684N4                 | 1970-1976          |                  | 100/102xx 104-105xx 108xx 140xx 142/146xx |
| Fiat 6601-CM52             | 1952-1976          |                  | 107xx 144XX                               |
| Fiat 650N2/672N            | 1970-1972          |                  | 106xx 107xx                               |
| Fiat/Iveco 190.26          | 1978-1987          |                  | 140xx                                     |
| Lancia 6 Ro (CP 48)        | 1948-1956          | Alcune centinaia | ? Cassonato e cisterna                    |
| Lancia Esadelta/Esadelta C | 1959-1969          |                  | 101xx 103xx 104xx 105xx 114xx             |
| Lancia Esagamma            | 1962-1969          |                  | 145xx                                     |
| Lancia 506                 | 1958-1970          |                  | 144xx                                     |
| OM 80NC                    | 1972-1978          |                  | 108xx                                     |
| Iveco 160NC                | 1978-1986          |                  | 104xx 141/142xx 146xx                     |
| Iveco 79F13, 79-14         | 1979-90c.          | 950              | 103xx 107/116xx                           |
| Iveco 80F13                | 1978-              | Alcune decine    | 101xx                                     |

Un evento particolarmente importante per l'autoparco fu l'acquisto del grosso lotto di Iveco 79F13 e 79.14 (forse complessivamente un migliaio di unità targate approssimativamente fra 10950 a 11700, più qualche altra sequenza sparsa) avvenuto attorno al 1980-81, a cavallo del periodo di assegnazione della targa di nuovo tipo, probabilmente in sostituzione dei precedenti autocarri leggeri OM tipo Leoncino.

#### NUMERAZIONE DA 17001

Pulmini, camioncini e furgoncini hanno sempre avuto una forte diffusione presso l'Aeronautica, tanto che i numeri della sequenza ad essi riservata non solo – caso unico - sono stati assegnati nella loro totalità, ma in parte sono stati tutti riutilizzati almeno una volta.

Questi veicoli sono normalmente utilizzati per lo svolgimento dei più umili servizi ordinari di caserma, ma alcuni hanno avuto impiego operativo, come i 238 camioncino che, portando sul cassone appositi segnali, venivano impiegati per guidare gli aerei sulle piste.

Nei tempi più recenti la grande maggioranza dei veicoli è rappresentata dai Fiat 238 e poi dai Fiat Ducato, con presenze molto modeste di altri modelli. Prima dei 238 la gran parte del parco era costituita dagli Alfa Romeo "Romeo" e dai successivi F12, ma ignoro quali veicoli fossero in servizio prima di questi, né ne ho mai visto qualche esemplare sopravvissuto, neppure allo stato di rottame. La denominazione burocratica del gruppo, cioè *autogiardinette*, farebbe pensare che un tempo fossero in servizio 500C Belvedere e 1100 familiari, con relative versioni a furgone, anche se ho notizia di qualche serie di 1100 familiare immatricolata fra le autovetture e, in versioni particolari, nel gruppo 2xxxx.

| Modello         | Anni di produzione | Note                                   |
|-----------------|--------------------|--|
| Alfa Romeo F12  | 1968-1978          | Pulmino                                |
| Fiat 238, 238 E | 1969-1981          | Versione pulmino, furgone e camioncino |
| Fiat 850T, 900T | 1970-1980          | Versione pulmino                       |

#### NUMERAZIONE DA 20000

Direi che questo è il gruppo di veicoli più interessanti dell'intero parco A.M. in quanto, oltre ad alcuni mezzi piuttosto comuni, come le ambulanze (abbastanza numerose, forse non meno di seicento unità in dotazione anche ai più piccoli distaccamenti, oltre al più grossi autocarri sanitari) sono riuniti in questa serie tutti i mezzi destinati ai servizi speciali d'aeroporto, come quelli impiegati per l'accudienza agli aerei e quelli per la costruzione e manutenzione delle piste.

Fra questi ricordiamo anche il parco antincendio, le cui funzioni sono di particolare delicatezza: il materiale che vi è destinato, a causa delle specifiche caratteristiche degli aerei e degli aeroporti militari, è di modello differente da quello usato dal Corpo Nazionale dei Vigili del Fuoco, come i vecchi Fiat 642N2 che, nella loro carrozzeria ed allestimenti della primissima serie, furono forniti solo all'Aeronautica.

Fino all'inizio degli anni '80 competeva all'Aeronautica anche il normale servizio antincendio negli aeroporti civili e ad essa appartenevano i relativi automezzi, la cui proprietà passò poi ai Vigili del Fuoco che li

immatricolarono nel proprio parco. E' un argomento che non mi è noto, non essendomi mai capitati avvistamenti durante il periodo di affidamento del servizio all'Arma.

Nel gruppo sono immatricolati anche i carri radio e parecchi autocarri ordinari, soprattutto pesanti, di tipo del tutto identico a quelli immatricolati nella sequenza 1xxxx senza che si possano scorgere caratteristiche diverse che giustifichino la diversa targa: forse questo è dovuto soltanto ad un impiego differente e ad una differente dipendenza organica.

In questa serie sono immatricolati alcuni cingolati e veicoli blindati. Si tratta di un numero limitato di veicoli utilizzati per la difesa e la sorveglianza terrestre degli aeroporti. Ho notizia di una quarantina di unità tipo M 113, una decina di altre autoblindo ed alcuni veicoli tipo VM 90.

In questo gruppo si contano i veicoli più longevi: le autopompe 642N2, ad esempio, superarono i trent'anni di attività ed erano ancora in servizio all'aeroporto di Guidonia negli anni '80.

| Modello                    | Anni di produzione | Quantità | Tipo di veicolo e sequenze assegnate   |
|----------------------------|--------------------|----------|--|
| Fiat 6601                  | 1952-1976          |          | 210/212xx 220xx 222xx 224xx 228xx Autocarro  |
| Fiat 684N4                 | 1970-1976          |          | 200xx 207xx Autocarro  |
| Fiat 697 NP                | 1970-1976          |          | <b>209xx</b> Autocarro   |
| Iveco 160NC                | 1978-1986          |          | 212xx Autocarro  |
| Iveco 190.26, 190.33       | 1970-1990          |          | 203xx 204xx <b>204xx 208xx 212xx</b> Autocarro   |
| Iveco 330.35               | 1992               |          | 222xx Autocarro  |
| Iveco 180.26               | 1974-              |          | 209xx 225xx Autocarro  |
| Astra BM 20                | 1975-1995          |          | <b>202xx</b> Autocarro   |
| Astra HD 66.45             | >1995              |          | ? Autocarro  |
| OM Leoncino                | 1950-1970          |          | 209xx Autocarro  |
| Lancia Esatau              | 1947-1957          |          | ? Furgone  |
| Iveco 79.14                | 1979-1990c.        |          | <b>210xx</b> Furgone   |
| Fiat 639N                  | 1950-1952          |          | 219xx Carro radio  |
| Lancia 506                 | 1958-1970          |          | ? Autocarro  |
| Lancia 506                 | 1958-1970          | 500*     | 225xx Carro comando  |
| Fiat CM 52                 | 1952-1976          |          | ? Attrezzato per il servizio meteorologico   |
| Fiat 690                   | 1968-1973          |          | 224xx Trattrice per semirimorchi   |
| Iveco 190.26               | 1974-              |          | <b>201xx</b> 217xx Trattrice per semirimorchi  |
| Astra BM 88.45             | 1996->>            |          | <b>220xx</b> Trattrice per semirimorchi  |
| Fiat 238, 238E             | 1969-1981          |          | 206xx/209xx 211xx 218xx 223xx 225xx 228xx 229xx<br>Ambulanza                             |
| Fiat Ducato                | 1981- >>           |          | <b>200xx 202/204xx 206xx 207xx 209/212xx 221xx</b><br><b>222xx 227xx 230xx</b> Ambulanza |
| Iveco 30.8, 35. 8, 45.8    | 1978-              |          | <b>210/212xx226x</b> Ambulanza   |
| Alfa Romeo F12             | 1968-1978          |          | 208xx 229xx Ambulanza  |
| Alfa Romeo AR 30           | 1978-              |          | <b>205xx</b> Ambulanza   |
| Fiat 6601                  | 1952-1976          |          | 206xx 217xx 228xx Furgone sanitario  |
| Fiat 309                   | 1959-1962          |          | 217xx Furgone sanitario  |
| Fiat 666                   | 1940-1945          |          | 204xx Cisterna   |
| Fiat 642N2                 | 1952-1955          |          | 216xx Cisterna   |
| Fiat 693N                  | 1965-1970          |          | 207xx 224xx 226xx 228xx Cisterna   |
| Iveco 180.26               | 1974-              |          | 203xx 215xx Cisterna   |
| Iveco 160                  | 1978-1986          |          | <b>202xx</b> 211xx 223xx Cisterna  |
| Iveco 79.14                | 1979-1990c         |          | 222xx <b>210xx</b> Cisterna  |
| Lancia Esatau A            | 1947-1957          |          | ? Cisterna   |
| Iveco 190.26               | 1974-              |          | <b>202xx</b> 230xx Compattatore rifiuti  |
| Iveco 70.14, 79.14         | 1975-              |          | <b>201xx</b> Compattatore rifiuti  |
| Iveco 80E15                | 1991-              |          | <b>205xx</b> Compattatore rifiuti  |
| Iveco VM 90                | 1990- >>           |          | <b>203xx</b> Compattatore rifiuti  |
| M 113                      | 1960-              | 40c.     | ? Autoblindo   |
| Autoblindo                 |                    | 10c.     | 208xx Autoblindo comando   |
| Autoblindo comando         |                    |          | 204xx 214xx Gru semovente (2 o 3 assi)   |
| Gru semovente (2 o 3 assi) |                    |          | <b>210xx</b> 218xx 220xx 223xx   |

|                      |           |  |                               |
|----------------------|-----------|--|-------------------------------|
| Hanomag              |           | 215xx  | Autogrù                       |
| Fiat 684N            | 1952-1976 | 207xx  | Autogrù                       |
| OM 50                | 1986-     | 207xx  | Carro attrezzi                |
| Iveco 120.35         | 1991-     | <b>209xx</b>                                     | Attrezzato con braccio mobile |
| SPA 10000            | 1945-1947 | ? Autobotte per servizi antincendio aeroportuali |                               |
| Fiat 642N 2          | 1952-1955 | 212xx 226xx                                      | Antincendio                   |
| Hanomag              |           | 211xx  | Antincendio                   |
| ACL 75               | 1976- >>  | <b>207xx 213xx 228xx</b>                         | Antincendio                   |
| Trattore d'aeroporto |           | 212xx  |                               |
| Apripista            |           | 200xx 203xx                                      |                               |
| Rullo compressore    |           | 211xx 212xx 215xx                                |                               |

(\*) Compresa le unità consegnate all'Esercito e quelle in versione autocarro  
I numeri in neretto indicano le targhe del nuovo tipo con le scritte su una sola riga

Lo scarso numero di avvistamenti fa ipotizzare che le sequenze effettivamente assegnate a ciascun modello siano probabilmente di più di quelle elencate. Per la stessa ragione ho ritenuto opportuno riunire in un unico prospetto tanto i veicoli che hanno avuto targhe di vecchio che di nuovo tipo o entrambe.

#### RIMORCHI (NUMERAZIONE DA 30001)

La presenza di un gran numero di rimorchi è un altro degli elementi che caratterizzano il parco veicolare dell'Aeronautica. Sono molto diffusi i rimorchi e i semirimorchi cisterna e quelli con apparecchiature speciali, fra i quali i generatori elettrici. Molti tipi di rimorchio sono utilizzati solo all'interno degli aeroporti dove vengono frequentemente utilizzati come postazioni semifisse, evitando con questa soluzione l'immobilizzo di una motrice.

Da ricordare anche i rimorchi per osservazioni meteo, destinati ai corrispondenti autocarri CL 52 attrezzati mentre da almeno venti anni per i rifornimenti di combustibile agli aerei sono impiegati soltanto veicoli tipo semirimorchio, che hanno portato alla radiazione dei tradizionali rimorchi serbatoio a due o tre assi.

Sulle targhe, sempre posteriori, dopo le cifre viene aggiunta la lettera R. Non ho mai rilevato casi di applicazione di targhe ripetitive in aggiunta o in sostituzione di quella propria.

Nel gruppo sembrano individuabili alcune sottoserie, senza peraltro che, nell'ambito di queste, vi siano esclusivamente veicoli di tipo omogeneo e quindi non è possibile individuare le ragioni per cui un rimorchio sia immatricolato in una o in un'altra. Le caratteristiche di ciascuna sequenza che ho potuto osservare sono le seguenti:

- 30001-30699 Prevalenza di rimorchi a due assi ordinari immatricolati in due fasi: negli anni '50 e dopo il 1981
- 30700-32999 Nessun dato. Sembrano numeri non assegnati
- 33000-33999 Molti rimorchi speciali e ad un solo asse
- 34000-34399 Prevalenza di rimorchi cisterna di vecchia immatricolazione
- 34400-34499 Forse riservato a rimorchi con gruppo elettrogeno
- 34500-34644 Tipi assortiti di vecchio modello
  
- 34645-34999 Nessun dato. Sembrano numeri non assegnati
- 35000-35863 Tipi assortiti di vecchio modello. Parecchie sequenze intermedie sembrano non essere state assegnate.

Nel complesso il parco rimorchi fra il 1980 e il 2000 è andato invecchiando progressivamente: da una stima basata sulle mie osservazioni direi che l'unico rilevante lotto acquistato in tempi relativamente recenti è stato quello dei rimorchi ordinari (almeno 250 unità fra il 1981 e il 1985).

Oltre ai rimorchi di tipo cassonato, cisterna (e semirimorchi dello stesso tipo) e generatori elettrici (di diversa grandezza a uno e due assi) che rappresentano i modelli più comuni, vi sono molti altri tipi fra i quali i furgoni attrezzati a officine mobili, quelli con braccio mobile, i carri radio, i pianali per trasporto di macchine operatrici e i pianali per il trasporto di missili.

Nelle targhe dei rimorchi su due righe, a causa della presenza della lettera finale, le prime due cifre regolarmente sono spostate sulla riga superiore e le altre tre su quella inferiore.

## NUMERAZIONE >36001

Si tratta di una sequenza riservata ai trattori che, sulle piste, vengono utilizzati per lo spostamento degli aerei. Si trovano però immatricolati in questa sequenza anche la maggior parte delle macchine operatrici, come i bulldozer, le scavatrici e gli apripista che a rigor di logica, come accade per altri veicoli dello stesso tipo, dovrebbero figurare nel gruppo 20xxx.

Dopo le cifre sulle targhe compare la lettera T.

La suddivisione teorica nelle serie 36xxx e 37xxx dei veicoli a cingoli e a ruote non è assolutamente rispettata.

La numerazione a me nota arriva fino a 37310, ma dopo il numero 36400 quasi l'intera sequenza sembra non essere stata assegnata.

Anche in questo caso si tratta di un parco tutt'altro che recente, con pochissimi casi di veicoli che montano la targa con le scritte su di una sola riga.

Anche su queste targhe, quando hanno due righe, le prime due cifre si trovano sulla riga superiore.

## LA TARGA DAL 1981 al 1996

Nel 1981, a seguito delle disposizioni del Ministero della Difesa del 1979, venne introdotta anche per l'aeronautica la targa posteriore con le scritte su di una sola riga, identica sia anteriormente che posteriormente, che nei particolari è notevolmente diversa rispetto a quella adottata dalle altre Forze Armate e di Polizia: essa ha infatti caratteri di altro tipo e più spessi. Compare la stelletta verde, ma anche questa si differenzia da quella presente nelle altre targhe militari in quanto al suo centro non è pieno, ma ha un minuscolo dischetto bianco dove figurano le lettere "RI" (Repubblica Italiana).

Con il cambio di formato non si ebbe alcuna modifica del sistema di numerazione che quindi è rimasto confuso come sempre. Le targhe preesistenti non vennero sostituite.

| Modello                   | Anni di produzione | Sequenze di targa assegnate        |
|---------------------------|--------------------|------------------------------------|
| Fiat 128 (*)              | 1969-1980          | 18xx                               |
| Fiat 127                  | 1971-1983          | 7xx                                |
| Fiat 126 (*)              | 1977-1987          | 2xx                                |
| Fiat 131 1300 (*)         | 1974-1984          | 1xx 2xx 6xx 8xx 14xx               |
| Fiat Ritmo 60 (*)         | 1978-1987          | 1/ 9xx 11/16xx 18xx 19xx 21xx 24xx |
| Fiat Uno 45               | 1982-1994          | 1/16xx 19xx 21/25xx                |
| Fiat Regata 70S           | 1984-1990          | 1xx 10/12xx 14/16xx                |
| Fiat Regata 100S SW       | 1985-1988          | 13xx 14xx                          |
| Fiat Panda 30 (*)         | 1980-1983          | 1xx 2xx 4xx 5xx 6xx 8xx 9xx        |
| Fiat Panda 750CL          | 1986-1992          | 14xx                               |
| Fiat Croma                | 1986-1997          | 1xx                                |
| Fiat Argenta 120IE        | 1980-1985          | 1xx 10xx 14xx                      |
| Fiat Tipo 1,4             | 1988-1996          | 1xx 2xx 4/8xx 10/18xx 20xx 21xx    |
| Fiat Tempra               | 1990-1996          | 2xx 3xx 8xx 17/19xx                |
| Alfa 90 1,8               | 1985-1990          | Nota solo la AM 2581               |
| Lancia Dedra              | 1988-1999          | 5xx 6xx 18xx                       |
| Lancia K                  | 1994- >>           | Nota solo la AM 2568               |
| Fiat Nuova Campagnola (*) | 1974-1988          | 31xx 32xx 34xx 42/45xx             |

(\*) Veicoli di tipo acquisito anche negli anni precedenti e che quindi sono presenti con sequenze sia con la targa del nuovo tipo sia del vecchio e che sono già state elencate.

Per le 128 si tratta di una trentina di unità dell'ultima serie acquisite dopo l'uscita del modello dal mercato commerciale.

Come si vede anche qui non è possibile, sulla base dei numeri assegnati (e probabilmente vi sono altre piccole serie sfuggite alle mie osservazioni), ricostruire in alcun modo la progressione delle immatricolazioni e il numero delle unità acquistate: in genere si immatricolavano i nuovi veicoli assegnando loro casualmente numeri discontinui là dove c'era posto, talvolta – qualora libere- riprendendo sequenze già assegnate allo stesso modello, ma prima del 1981: così alla Ritmo AM 849, con la targa di vecchio tipo, seguirono diversi anni dopo le Ritmo 850-856 con targa di tipo nuovo.

Gli unici dati ricavabili con una quasi assoluta certezza sono:

- Dopo il 1981 nessuna autovettura ha ricevuto targhe con numero superiore 2581
- A parte gli esemplari immatricolati nei gruppi 31xx e 34xx, le Fiat Nuova Campagnola – la cui acquisizione iniziò piuttosto tardivamente, anni dopo che il modello era stato adottato dalle altre forze armate - hanno ricevuto esclusivamente targhe da 4000 in poi, con progressione regolare fino al 1989 (in media poco più di cinquanta unità 'anno).
- Il numero di Fiat Regata familiare non dovrebbe superare le 20 unità
- Le 127 furono presenti in pochissime unità (presumibilmente AM 787-794). E' un caso singolare perché questo modello fu largamente adottato dalle altre Forze Armate.

## AUTOBUS

| Modello  | Anni di produzione | Sequenze di targa assegnate    |
|--|--------------------|--------------------------------|
| Fiat/Iveco 370 10.12 12.25, Turbo, Special Turbo | 1980- >>           | 50/52xx 54/59xx 61xx 62xx 64xx |
| Fiat 315, 315 Turbo                              | 1982-              | 52xx 55/57xx                   |
| Iveco 55.10, A55F10                              | 1977-1987          | 50/51xx 53/56xx 58xx 64xx      |
| Iveco 45.10-45.12                                | 1980-              | 51xx 53xx 55/59xx              |
| Iveco 90.14                                      |                    | 50xx 53xx 57xx 59xx            |

Merita un cenno l'elegante Iveco 370 *Domino* AM 5457 con carrozzeria speciale ed utilizzato per gli spostamenti della banda musicale dell'Arma.

E' anche curiosa la storia della targa che portava il numero 5347, assegnata nel vecchio formato su due righe ad un piccolo autobus Fiat 50F10, che rividi ricomparire dopo pochissimi anni – quando l'esemplare in questione avrebbe dovuto essere stato ancora in servizio - su un quasi identico 55.10. Forse si trattò di un veicolo che subì un incidente e che fu sostituito con uno dello stesso tipo in versione rinnovata che ricevette la medesima targa.

## AUTOCARRI

| Modello                           | Anni di produzione | Sequenze di targa assegnate |
|-----------------------------------|--------------------|-----------------------------|
| Fiat/Iveco 190F26, 190.30, 190.33 | 1984-              | 142/143xx 145xx             |
| Iveco 160NC cassone e furgone     | 1978-1986          | 106xx 142/146xx             |
| Iveco 79F13, 79-14                | 1979-1990          | 102xx 104xx 116xx           |

Nel complesso il numero di autocarri pesanti e leggeri entrati in servizio dopo il 1981 è decisamente limitato. Probabilmente, per una ristrutturazione dei servizi, ne è diminuito l'impiego; questa situazione l'ho potuta anche verificare sulle strade, dove la loro presenza è nettamente diminuita.

## PULMINI E FURGONI

| Modello      | Anni di produzione | Note                                   |
|--------------|--------------------|--|
| Fiat 900E    | 1980-1987          | Pulmino e furgone                      |
| Fiat Fiorino | 1977-              | Versione trasporto persone e furgone   |
| Fiat Ducato  | 1981- >>           | Versione pulmino, furgone e camioncino |
| Iveco 30.8   | 1978->>            | Pulmino e furgone                      |
| Iveco 35.8   | 1978->>            | Pulmino                                |

## CONFEZIONAMENTO E CARATTERI DELLE TARGHE

Attraverso il tempo si sono succedute diverse modalità di confezionamento delle targhe. La targa del modello originario, ancora con le scritte su un'unica riga, almeno a giudicare dall'unica fotografia che conosco, è ben confezionata e i caratteri sono perfettamente uguali a quelli più correntemente impiegati sulle targhe civili del periodo precedente al 1927 (e questo potrebbe essere una prova che queste targhe apparvero prima delle altre targhe militari, più o meno in concomitanza con l'istituzione dell'Arma).

Successivamente, per la stragrande maggioranza, venivano confezionate a mano, a volte mediante le solite mascherine, a volte del tutto a mano libera.

E' da considerarsi un'eccezione la targa RA 52 appartenente alla famosa Isotta Fraschini di Gabriele D'annunzio: essa porta una cornice e le lettere stampate a rilievo: i caratteri hanno le "codine" e quindi sono simili a quelli in uso sulle targhe civili della seconda metà degli anni '30.

Le targhe con sigla AM, a differenza delle precedenti RA, sono sempre confezionate a macchina, con una sottile cornice (anche quelle più recenti con le scritte disposte su di una sola riga), con i numeri stampati a rilievo e in caratteri di fattura uniforme; in qualche caso, tuttavia, la lettera aggiuntiva è realizzata mano.

E' verosimile pensare che i caratteri originari fossero come quelli delle targhe civili precedenti al 1952, ed anche le dimensioni dovrebbero essere state maggiori di quelle successive, ma non sono riuscito a trovare una chiara documentazione fotografica in proposito: tuttavia secondo le mie osservazioni, questa volta però troppo lontane e confuse per essere d'aiuto, la risposta dovrebbe essere affermativa in entrambi i casi.

Ricordo un autocarro, visto moltissimi anni fa, targato AM 144xx la cui targa aveva la grafia delle targhe civili precedenti al 1952: si trattava del solito Fiat degli anni '50-'60, apparso come minimo tre o quattro anni dopo quella data. Trattandosi di un unico avvistamento non potrei dire di più, anche perché contrasta con molte targhe che, dal modello di veicoli su cui erano montate, erano attribuibili al momento del rinnovo concomitante all'introduzione della sigla AM e, nonostante la data piuttosto remota di immatricolazione, sicuramente con i caratteri di tipo privo di "codine".

Ricordo tra l'altro un autocarro, anche questo visto moltissimi anni fa, targato AM 144xx (14421?) la cui targa aveva la grafia delle targhe civili precedenti al 1952: si trattava del solito Fiat degli anni '50-'60, apparso come minimo tre o quattro anni dopo quella data. Forse si trattava di un caso di riassegnazione, oltre che del numero, anche della targa.

Anche le targhe dei motocicli sono stampate, ma alcune non hanno le lettere a rilievo.

Non conosco esempi nei quali la sigla RA o AM sia puntata.

A parte il periodo del confezionamento manuale, anche dopo che è stata adottata la targa stampata, i caratteri hanno sempre avuto una grafia diversa rispetto sia alle targhe civili che alle altre targhe militari.

In primo luogo, senza che si possa ricavare un criterio cronologico o di sequenza, va notato che su tutte le targhe, sia del tipo precedente che successivo al 1981, coesistono serie con diciture in caratteri "spessi", più o meno come quelli delle targhe civili, e in caratteri "sottili".

Rispetto ai caratteri adottati dalle targhe civili dal 1952 in poi, le differenze più marcate – che non si riscontrano nelle altre targhe militari e speciali - sono le seguenti:

- Lettera A: trattino trasversale posto più in basso, quasi alla base della lettera
- Cifre 2, 6, 9: gli occhielli sono più grandi e un po' sproporzionati rispetto al resto del corpo del numero.
- Il 4 è sempre del tipo chiuso
- Nel numero 8 l'occhiello inferiore è più grande di quello superiore.

## LA TARGA DOPO IL 1996

Anche l'Aeronautica ha adottato la targa con numerazione interforze, perdendo così tutte le peculiarità che fino ad allora avevano contraddistinto le targhe dei suoi veicoli.

Incontrai il primo esemplare di questo tipo nel 1997.

Le sequenze riservate all'Arma che ho potuto accertare sono state finora le seguenti:

| Anno    | Autoveicoli | Motocicli | Rimorchi | Macchine operatrici |
|---------|-------------|-----------|----------|---------------------|
| 1997    | AH 500-999  | A 6000    | -        | -                   |
| 1998-99 | AI          |           | -        | -                   |
| 2000-01 | AK          |           | -        | BG 500-999          |
| 2002    | BM          |           | BD 000   | BI 500-999          |
| 2002-03 | BN          |           |          |                     |
| 2003    | CC          |           |          |                     |

L'introduzione del nuovo tipo di targa ha coinciso anche con un profondo rinnovo del parco automobilistico preesistente; in parte si tratta dell'acquisizione di modelli del tutto nuovi, come le Land Rover, le Yundai Athos, le Renault Laguna; in altri casi, soprattutto per i mezzi più pesanti, si è proseguito con l'immissione in servizio dei comuni esemplari già acquisiti in buon numero negli anni precedenti.

| Tipo                       | Anni di acquisizione | Quantità (circa) | Note   |
|----------------------------|----------------------|------------------|--|
| Fiat Brava                 | 1997-2002            | 20               |  |
| Fiat Punto                 | 1997->>              |                  |  |
| Fiat Croma                 | 1997                 |                  |  |
| Fiat Marea                 | 2000->>              |                  |  |
| Lancia Dedra               | 1997                 |                  |  |
| Lancia Kappa               | 1998                 |                  |  |
| Alfa Romeo 156             | 2001->>              |                  |  |
| Yundai Athos               | 2000                 | 100              |  |
| Renault Laguna             | 2000                 |                  |  |
| Fiat Fiorino               | 1997-2001            |                  |  |
| Fiant Doblò                | 2001->>              |                  |  |
| Ducato pulmino             | 1997->>              |                  |  |
| Ducato ambulanza           | 1998                 |                  |  |
| Land Rover                 | 1998->>              | 300              | 170 unità di prima fornitura (AM AI 001-170?).<br>Portano sempre la targa posteriore con le scritte disposte su due righe. |
| VM 90                      | 2000                 |                  | Versione protetta  |
| Mercedes                   | 2000                 |                  | Furgone sanitario  |
| Iveco trattrice            |                      |                  |  |
| Iveco 80E15 cisterna       |                      |                  |  |
| Aris AGC 170               | 2003->               |                  | M+R lanciamissili  |
| Autobus Iveco 100E8,100E10 | 1997-1999            |                  |  |
| Minibus Iveco 45.12        | 1997-1999            |                  |  |
| Autobus Iveco 370          | 1997                 |                  | Allestimento <i>Euroclass</i>  |
| Motociclo Guzzi 850T5      | 1997                 | 10               |  |

Fra i veicoli sopraelencati merita di essere sottolineata la presenza dei modernissimi complessi motrice+rimorchio AGC 170 attrezzato con lanciatore di missili sistema Sparviero che hanno rinnovato questa particolare linea di veicoli destinati alla protezione degli aeroporti.

Per i rimorchi il cambio della targa non ha portato a cambiamenti nella struttura del parco, che continua a basarsi su parecchie unità speciali.

La consistenza dell'intero parco dovrebbe comprendere circa quindicimila unità fra autoveicoli ed altri mezzi di tutti i tipi.

## COLORI E STEMMI

In linea di massima predomina il colore verde oliva: oggi è identico a quello dei veicoli dell'esercito, ma in passato era leggermente più scuro, e lo si può constatare sui modelli meno recenti.

A questo schema di coloritura mi risultano le seguenti eccezioni:

- Autovetture di rappresentanza ed autovetture non destinate ai reparti operativi: blu
- Autobus della banda musicale: azzurro chiaro
- Motocarri: oltre a quelli nel canonico verde oliva ne ho avvistato qualcuno in grigio e qualcun altro in verde commerciale.
- Mezzi antincendio: un certo numero è in rosso (senza però le fasce bianche come quelli dei Vigili del Fuoco), mentre parecchi sono in verde oliva, forse per ragioni di mimetismo operativo
- Locomotive e macchine operatrici: alcune sono in colori antinfortunistici (giallo, arancione, ecc.)

La maggior parte dei veicoli pesanti porta applicato sul frontale e sulla parte posteriore una decalcomania con la riproduzione del tricolore (molto raramente presente sulle autovetture di rappresentanza e mai su motocicli e motocarri).

Oltre a questo alcuni veicoli appartenenti a reparti operativi, portano sulla fiancata lo stemma del reparto stesso.