

LE TARGHE E I VEICOLI DELLA CROCE ROSSA ITALIANA

di Guglielmo Evangelista

Per presentare la Croce Rossa non servono molte parole: la storia e le funzioni dell'ente, che ormai contano centoquaranta anni, sono quanto mai note.

Per meglio capire gli aspetti della sua organizzazione in relazione alla dotazione ed all'impiego dei veicoli, è opportuno, come prima cosa, accennare al fatto che in Italia il territorio è diviso in Comitati: regionali, provinciali e locali (questi ultimi già denominati Sottocomitati). Accanto ad essi opera una serie di strutture autonome connesse soprattutto agli interventi di soccorso in occasione di calamità naturali (C.O.N.E., Centro Operativo Nazionale di Emergenza di Roma e C.O.E., Centri Operativi di emergenza sparsi per l'Italia).

A livello locale vi sono anche delle sezioni specializzate come i gruppi cinfoli e gli O.P.S.A. (Operatori polivalenti salvataggio in acqua).

Le competenze della Croce Rossa nel campo dell'assistenza sanitaria sono le più varie - anche se l'aspetto più noto al grande pubblico è quello del pronto soccorso - e vanno sempre più ampliandosi specialmente nel campo della protezione civile, senza dimenticare la sua presenza sui teatri di operazioni belliche, con una collaterale lunghissima tradizione di assistenza ai prigionieri di guerra ed alle popolazioni coinvolte nei conflitti.

I veicoli della Croce Rossa sono molto comuni in ogni parte d'Italia in relazione alla capillare distribuzione delle sedi anche se in questi ultimi anni, soprattutto nelle grandi città, la presenza delle autoambulanze CRI si è fatta meno frequente in quanto una serie di servizi di pronto soccorso sono stati affidati ad associazioni private di tipo diverso i cui mezzi portano la targa civile.

Raccogliere informazioni sulla CRI è stato meno difficile che in altri casi; è facile trovare mezzi di ogni genere per fare i confronti, l'ente e moltissime sedi delle sue sedi hanno dettagliati siti su Internet e ho potuto soprattutto contare sull'aiuto di Roberto Pola che, essendo "del mestiere", mi ha fornito numerose informazioni e ha rivisto tutto il contenuto: lo ringrazio in modo particolare.

Se si volesse tracciare sinteticamente la storia delle targhe della Croce Rossa Italiana ci si potrebbe limitare a dire che, all'inizio, vi fu la targa CRI 1 che fu assegnata il 21 agosto 1911 ad un *carro letto automobile* acquistato con una sottoscrizione dalla sede di Bergamo, e che tutto è finito nello stesso momento in cui è cominciato.

Infatti la targa della Croce Rossa, pur avendo più o meno seguito, sotto il punto di vista estetico, tutti i cambiamenti di dettaglio che si sono visti attraverso il tempo nelle targhe italiane, è quella che, più di tutte le altre, è rimasta sostanzialmente identica: mentre un ipotetico osservatore vissuto novanta anni fa non saprebbe riconoscere oggi una targa provinciale o una dell'Esercito, quella della Croce Rossa gli sarebbe ancora familiare: stessa sigla, stesso stemma, stesso colore e perfino il formato è oggi tornato più o meno lo stesso originario.

Tuttavia questa linearità è solo apparente perché le particolarità non mancano, e così anche i misteri: il primo che incontriamo è quello normativo: infatti non esiste (o almeno non ho saputo rintracciare) alcuna disposizione che, dal 1910 in poi, concedesse alla Croce Rossa una deroga all'uso della targa civile che, a partire dal R.D. n.710 del 29 luglio 1909 era prevista - almeno in astratto - per qualsiasi mezzo, anche per i veicoli militari, ed escludeva solo quelli del Corpo Diplomatico. Non vi sono novità neppure nelle norme successive: soltanto l'articolo 26 del Regio Decreto n. 1814 del 29 luglio 1927, attuativo del Pubblico Registro Automobilistico, dispone l'esclusione dall'iscrizione dal P.R.A. dei veicoli della Croce Rossa.

Bisogna arrivare fino ai giorni nostri per trovare l'articolo 138 del Nuovo Codice della Strada che prevede targhe e patenti speciali per i veicoli della Croce Rossa, estendendo ad essa il regime previsto per le Forze Armate.

Anche nei libretti di circolazione dei veicoli CRI che ho potuto visionare compare soltanto il riferimento ai testi di legge generici dello stato italiano senza alcuna citazione di normative specifiche.

Semberebbe quindi che, fino agli anni '90, a differenza delle targhe speciali e assimilate, la disciplina delle targhe CRI derivi solo da un fatto compiuto e sia regolata, tutt'al più, da norme a livello di Circolare, forse addirittura interne all'Ente, e senza neppure una minima ingerenza da parte del Ministero dei Trasporti.

Tra l'altro alcune particolarità della numerazione e delle caratteristiche delle targhe stesse che si incontrano attraverso gli anni fanno pensare ad una certa improvvisazione ed arbitrarietà delle disposizioni e che quindi sia sempre mancato un piano organico che disciplini l'argomento.

La prima targa del 1911 che abbiamo ricordato in apertura era rettangolare a fondo bianco, di circa cm. 40x15 con in rosso, da sinistra, lo stemma semplificato della CRI (una croce a bracci uguali inscritta in un cerchio); segue, in carattere stampatello, la scritta C.R.I. puntata seguita dal numero in nero.

Non era quindi molto diversa, sigla a parte, dalle targhe ordinarie.

Per gli anni successivi vi sono varie testimonianze fotografiche di targhe CRI che confermano come tanto la numerazione sia proseguita consequenziale, quanto il formato e l'aspetto siano rimasti immutati, fino ad incontrare negli anni '30 la consueta targa italiana su due righe con la sigla sulla riga superiore e il numero, che ormai ha raggiunto le quattro cifre, su quella inferiore. Almeno fino al progressivo 1724 le scritte hanno i caratteri a stampatello, poi si uniformarono ai caratteri Garamond delle targhe ordinarie civili. Lo stemma

rimase a sinistra della sigla per poi passare, probabilmente in coincidenza con il numero 4000, a destra di essa.

E' comunque presumibile che dalle origini fin verso il 1932-33 la targa sia rimasta immutata con le scritte disposte su una riga, assumendo poi il formato identico a quello delle targhe italiane dell' epoca previsti dal Regio Decreto del 28 dicembre 1931.

Sicuramente il modello della targa adottato negli anni '30, con scritte su due righe e caratteri Garamond, rimase immutato fino al 1952, ma non saprei dire precisamente cosa accadde nei dieci anni successivi, cioè se il formato sia stato ridotto come avvenne per le targhe civili e se e quando cambiarono i caratteri. Mi sembra di ricordare che le dimensioni siano rimaste quelle precedenti, e così i caratteri della sigla, mentre per i numeri fu adottata la grafia più moderna: in questo senso vanno i miei ricordi, confermati dalle fotografie dell'epoca, peraltro troppo poche per poterne ricavare delle certezze.

Ad ogni modo, perlomeno a partire dall'assegnazione della targa 8000, dimensioni e caratteri si uniformarono con certezza a quelli delle targhe ordinarie italiane, cioè cm. 275 x 200 e caratteri in stampatello.

Non vi fu per molto tempo alcuna modifica neppure quando, a partire dal 1975, le targhe ordinarie divennero del tipo componibile: i veicoli CRI continuarono a montare la targa tradizionale con le scritte su due righe, indipendentemente dall'alloggiamento esistente sulla carrozzeria.

Solo verso il 1987 sulle autovetture e, più raramente, sulle ambulanze, qualche targa fu tagliata longitudinalmente e i due elementi venivano affiancati così da comporre un formato idoneo ad essere meglio ospitato su certi modelli: questo sistema rapidamente divenne la regola ma solo nel 1996 apparve un nuovo formato, di un pezzo unico per tutti i tipi di veicoli: esso, tuttora impiegato, è di cm. 340x115.

La sigla, pur con qualche eccezione, ha avuto le lettere puntate presumibilmente fin verso il 1983, poco prima dell'assegnazione della targa 8900 (e, per esaurire le giacenze che forse erano più esuberanti, fino a un poco più tardi per le targhe dei rimorchi e delle roulotte).

LO STEMMMA

Lo stemma, dal 1911 e per quasi ottanta anni, non è mai cambiato, non solo nell'aspetto, ma anche nelle dimensioni, decisamente generose rispetto agli altri esistenti sulle nostre targhe (il punzone ufficiale delle targhe ordinarie e la stelletta verde militare), tanto che il diametro della circonferenza entro cui si trova la croce era di poco più piccolo delle lettere della sigla occupando quasi per intero lo spazio sulla riga a sinistra e poi a destra della sigla stessa e, se si riuscì a far entrare sulla riga superiore la cifra 1 per la numerazione superiore a 10000, un'eventuale cifra 2 non avrebbe potuto trovarvi spazio.

Con l'introduzione della targa "tipo 1996" le sue dimensioni si sono un po' ridotte ed infine, con l'inizio del nuovo sistema di numerazione fra il 2002 e il 2003, questo è stato ulteriormente rimpicciolito e modificato: la croce rossa è ora inscritta in una doppia circonferenza che, fra i due elementi, porta la scritta circolare "Croce Rossa Italiana".

LE TARGHE CRI IN OCCASIONI "STORICHE"

Nel 1950 l'Italia partecipò simbolicamente alla guerra di Corea inviando un ospedale da campo del Corpo Militare della Croce Rossa. I veicoli in dotazione, ovviamente "imprestati" dagli americani per evitare il pesante onere e il lunghissimo viaggio dall'Italia, avevano un particolare sistema di registrazione perché di vera e propria targa non si può parlare in quanto, come era uso negli Stati Uniti, i veicoli militari portavano le matricole direttamente verniciate sulla carrozzeria: è nota un'autoambulanza GMC che porta la matricola 8A CRI 68 MED 9. Si intuisce che questa scritta esprime una serie di codici: 8A (forse indica le caratteristiche tecniche del veicolo o un codice geografico), CRI 68 (è il numero dell'ospedale della Croce Rossa), MED 9 (probabilmente si tratta della nona unità dell'autoparco addetta a servizi specificatamente sanitari).

Nel 1960, in occasione dei servizi sanitari svolti dalla Croce Rossa per le Olimpiadi di Roma, un gruppo di ambulanze Fiat 1100T, e forse qualche altro mezzo di servizio, ricevettero la targa speciale prevista per la manifestazione. Questa, a fondo chiaro, aveva le stesse dimensioni delle targhe normali su cui figuravano su tre righe il logo ufficiale (la lupa sopra i cerchi olimpici), la dicitura "Giochi Olimpici" e la scritta "Roma" seguita da un numero di tre cifre. Tuttavia, poiché mancò una convalida normativa, non poté sostituirsi alle targhe normali (forse gli organizzatori speravano in una deroga che non venne), e fu applicata come aggiunta – di fatto inutile perché a queste condizioni poteva andare benissimo un cartello o una scritta sulla carrozzeria - tanto anteriormente che posteriormente su tutti i veicoli coinvolti nel trasporto degli atleti e nei vari servizi di assistenza.

Infine, come testimoniano numerose immagini, nelle missioni all'estero, anche in quelle per conto delle Nazioni Unite che si sono succedute dagli anni '90 in poi, i veicoli della Croce Rossa Italiana mantengono la loro targa ordinaria.

TARGHE ANTERIORI

Mancano completamente immagini o riferimenti a targhe anteriori del periodo più antico se non quella che figura in una cartolina – che sembra rispettare con accuratezza tutti i particolari del veicolo raffigurato – nella quale si vede la riproduzione della targa CRI 91: è di analoghe dimensioni e con le stesse scritte di quella posteriore, ma leggermente diversa perché è priva di stemma e con il trattino fra sigla e numero, trattino che veniva interposto abbastanza frequentemente nelle targhe ordinarie dell'epoca.

Altre immagini, a partire dai primi anni '20, raffigurano la normale targa anteriore già di "formato italiano" anche se un po' più grande di quelle definitive introdotte negli anni '30, che poi sui veicoli CRI sono rimaste invariate fino al 1996, quando è stato adottato il nuovo tipo che prevede dimensioni e posizione delle scritte identiche sia per la targa anteriore che per quella posteriore.

La sigla, dapprima a sinistra del numero con lo stemma posizionato ulteriormente alla sua sinistra, a partire dal dopoguerra risulta spostata al numero (come nelle targhe italiane precedenti al 1985, e tale rimarrà fino all'adozione del nuovo tipo nel 1996), mentre lo stemma figura spostato fra i due anche se in qualche caso, peraltro non frequente, appare all'estrema destra dopo le scritte.

A quanto detto finora c'è una curiosissima eccezione: negli anni '30 alcune autoambulanze avevano una targa anteriore su due righe, identica, anche nelle dimensioni, a quella posteriore. E' chiara la foto della targa CRI 1724, ed esiste un'altra fotografia più o meno coeva con la targa dello stesso tipo, benché il numero sia illeggibile. Si potrebbe ipotizzare che questi veicoli portassero una sola targa in quanto, non avendo spazio per targa posteriore, l'avevano spostata sul radiatore, ma in tutta la storia delle ambulanze non risulta che il portellone posteriore abbia mai costituito un problema per l'alloggiamento della targa e i modelli ritratti appartengono a tipi di serie che non fanno pensare a particolari soluzioni di carrozzeria.

TARGHE PER MOTOCICLI

La targa motociclistica ha le stesse dimensioni di quelle civili ordinarie con la sigla seguita dallo stemma sulla riga superiore e il numero su quella inferiore. Quelle più antiche, eseguite manualmente, appaiono diverse le une dalle altre sia come caratteri che come dimensioni delle scritte e dello stemma, mentre quelle moderne, che hanno ricominciato a essere rilasciate dopo che per oltre trenta anni l'ente non ha posseduto veicoli di questo genere, sono di fattura regolare, stampate e con le lettere a rilievo, nel consueto formato di cm. 16,5x16,5.

Bisognerebbe dire che oggi questo tipo di targa, più che essere considerata motociclistica, dovrebbe essere intesa come una targa comune a tutti i piccoli veicoli: come vedremo viene infatti portata indifferentemente e senza soluzioni di numerazione anche da roulotte e piccole macchine operatrici, a cui si sono aggiunte anche alcune motoslitte e moto alpine in dotazione al Corpo Militare od ai Comitati che operano in montagna.

TARGHE PER RIMORCHI

Si tratta di un settore nel quale ha a lungo regnato una certa confusione e bisogna fare delle distinzioni a seconda dell'epoca e della categoria.

Fino a tutti gli anni '60 il parco comprendeva un certo numero di roulotte e pochissimi rimorchi di altro tipo: per quanto mi ricordo entrambi portavano una targa solo posteriore di formato e aspetto automobilistico ma, mentre la targa delle roulotte non aveva alcun contrassegno che la distinguesse da quelle ordinarie, a parte una propria numerazione separata preceduta da uno zero (conosco la CRI 092, ancora con tutti i caratteri in Garamond), i rimorchi erano immatricolati promiscuamente agli autoveicoli con sul bordo inferiore della targa la scritta "rimorchio" in nero.

Esistono poi dei casi incomprensibili di roulotte con targa automobilistica, numerazione promiscua agli autoveicoli e nessun contrassegno che le distingua da esse (CRI 7363 e 8094).

Per avere informazioni più sicure bisogna fare un salto fino agli anni '70 e '80: la targa delle roulotte ha abbandonato la numerazione originaria e si è inserita per qualche ragione misteriosa, proseguendola, nella numerazione delle targhe motociclistiche delle quali ha anche assunto le dimensioni: di conseguenza non esiste alcun elemento distintivo sulla targa che indichi la caratteristica di veicolo rimorchiato. Successivamente, poiché in questa serie sono confluite le immatricolazioni dei motocicli della nuova generazione e si sono immatricolate varie piccole macchine di altro genere, questo tipo di targa ha assunto funzioni indifferenziate per i tipi di veicoli in questione.

Sempre negli anni '70 e '80 i rimorchi di maggiori dimensioni hanno assunto una numerazione propria (probabilmente abbandonando la numerazione promiscua automobilistica e proseguendo quella delle roulotte che nel frattempo, come abbiamo detto, sono confluite nelle targhe motociclistiche), e sono stati adottati due tipi di targhe: una di formato analogo alle targhe anteriori, con la sigla posposta al numero e senza alcun contrassegno per i rimorchi più piccoli, mentre quelli più grandi hanno adottato una targa di

formato automobilistico con una piccola R in rosso a destra della sigla o, talvolta, anche senza questo contrassegno. In entrambi i casi la numerazione è comune e preceduta dallo zero.

In qualche caso le targhe sono montate posteriormente e talvolta lateralmente con ripetitrice posteriore. Tali ripetitrici, che non sembrano previste da alcuna normativa, sono spesso in cartone e realizzate manualmente, con una piccola R a destra della sigla o anche, nel caso di targhe su due righe, con la R inserita a centro targa, fra la prima e la seconda riga.

In "Un secolo di targhe" compare la foto di una ripetitrice con la sigla CRI seguita dallo stemma e dalla lettera R sulla riga superiore e il numero 12251 su quella inferiore, stampata in plastica. E' un caso decisamente singolare perché si nota che appartiene ad una roulotte, un tipo di veicolo che ha sempre portato una targa propria posteriore.

Negli anni '90 è stata introdotta – sempre escluse le roulettes – una targa di tipo nuovo, identica come dimensioni a quelle ordinarie civili, con la scritta *rimorchio* in rosso sopra le scritte.

Riepilogando:

	Anni '50-60	Anni '70	Anni '80-'90	Da fine anni '90
Roulettes	Due righe da 01	Motociclistica	Motociclistica	Motociclistica
Rimorchi ordinari	Promiscuo autovetture con scritta "rimorchio" sulla targa	Due righe da 01	Due righe da 0... (numerazione comune con i successivi)	Una riga, tipo ordinario civile. Prosegue la numerazione
Rimorchi leggeri	-	-	Tipo targa anteriore da 0	

TARGHE PER CICLOMOTORI

Dovrebbero essere state predisposte delle targhe riservate ai ciclomotori dall'aspetto analogo a quelle civili, cioè pentagonali, ma la loro assegnazione al momento non è ancora stata decisa e i mezzi a due ruote con cilindrata inferiore a 50 cc portano la normale targa motociclistica.

TARGHE DI PROVA

In origine la Croce Rossa non disponeva di proprie targhe di prova: queste sono state istituite solo verso il 2000 e sono di tipo automobilistico, dalle quali si differenziano per la scritta PROVA in verde sopra lo stemma.

NUMERAZIONE

La numerazione delle targhe automobilistiche è stata in origine strettamente progressiva ma, verso il 1940, poco dopo aver superato il numero 2000 (il numero più alto che conosco è 2106), la numerazione salta a oltre 4000 (per la precisione mi è noto il 4023, probabilmente risalente a poco dopo il 1945).

Non sono riuscito assolutamente ad arrivare ad alcuna ipotesi sulla ragione dell'assenza di una sequenza di quasi duemila numeri anche se, visto il periodo, il fatto sembrerebbe in qualche modo connesso con la guerra.

Considerato che risultavano in servizio nel 1940 circa 1000 veicoli, il dato rende verosimile il fatto che la progressione numerica delle targhe, iniziata nel 1911, dopo trenta anni avesse raggiunto all'incirca il numero 2000, mentre la 4023 appartiene ad un'ambulanza con carrozzeria inglese o americana e quindi importata non prima del 1945.

Successivamente la numerazione prosegue per un lungo periodo consequenziale, ma si interrompe nuovamente una volta raggiunto il numero 6000, per poi riprendere con il 7000. Questa interruzione è avvenuta presumibilmente alla metà degli anni '60. Anche in questo caso la ragione perché sia avvenuto questo è un mistero, tanto più che non è connessa né a fatti bellici né a cambi del sistema di immatricolazione o di tipo di targa.

Tra l'altro va aggiunto che in quel periodo io era già interessato alle targhe, ma non ho alcun ricordo di un avvenimento così strano che non avrei lasciato passare inosservato: eppure manca qualsiasi immagine o testimonianza di targa appartenente a quel periodo: tra l'altro, mentre nella serie 5xxx compaiono i modelli tipici degli anni '50/60 (fiat 1100T, Fiat 600, ecc.), essi si saldano senza soluzione di continuità nella serie 7xxx dove troviamo quelli del periodo immediatamente successivo (Fiat 1800, 1100D e poi, a 7xxx già progredito, i Fiat 238).

A dire il vero ho un appunto relativo ad una 1100T pulmino CRI 6072, ma si tratta di un avvistamento unico che, tra l'altro, mi ritrovo nelle mie note ma non ricordo neppure specificatamente.

Poco dopo il 1970, con il raggiungimento del numero 8000, la progressione numerica si è sdoppiata: le ambulanze ricevettero una numerazione propria, da 10000 in poi, proseguita fin quasi ad oggi, mentre tutti gli altri veicoli continuarono la normale progressione da 8000.

Quando quest'ultima sequenza arrivò a 10000, ci si trovò ad aver raggiunto l'inizio della serie delle ambulanze, il cui primo numero va verosimilmente fissato a 10001, così che per il parco dei veicoli ordinari si dovette ricorrere ad una sequenza di tipo diverso e così partì quella alfanumerica da A000 (o A001, l'esatto numero iniziale non lo conosco). Una volta che si arrivò a A999, invece della logica prosecuzione B000, la progressione continuò con A1001 (o in questo caso, più verosimilmente, da A1000) passando da quattro a cinque cifre.

La ripartizione dei tipi di veicolo in queste due sequenze è rigida ma, per qualche motivo non chiaro, vi sono alcune eccezioni, anche se non sono numerose: così le CRI 8345 e 8936 sono appartenute ad ambulanze e le CRI 11478 e 11507 sono state assegnate ad autocarri, anche se nel primo caso non si può escludere una successiva trasformazione del veicolo o una diversa fornitura rispetto all'ordine, senza che si sia provveduto al cambio del numero di immatricolazione.

Questa netta bipartizione venne meno nel 2002, quando anche nella sequenza 1xxxx, che nel frattempo era giunta a quasi 16000 (il primo numero promiscuo che conosco è 15795), comparvero anche veicoli ordinari. Ormai però erano le ultime battute del sistema perché poco dopo, appena superato il progressivo 16000, la numerazione è cambiata con la nuova sequenza AxxxA, comune a tutti i veicoli. C'è da notare che, con questa sequenza, le combinazioni possibili sono diventate numerosissime: oltre 400.000. Con il ritmo delle immatricolazioni della CRI, calcolandolo attorno alle mille unità l'anno (ma frequentemente sono parecchie di meno), il problema dell'esaurimento dei numeri disponibili si riproporrà solo fra 400 anni!

La numerazione delle targhe motociclistiche e di quelle per le roulotte, dapprima appartenenti a serie separate (le seconde, come abbiamo ricordato, avevano una serie propria preceduta da uno zero), fra il 1970 e il 1975, si intrecciano: sospesa l'acquisizione dei motocicli quando la sequenza motociclistica, ormai abbandonata, era ferma a circa 400 (avrei un'osservazione della 477 nel 1964, ma non sono sicuro: altrimenti la più alta certa è 351), la numerazione a tre cifre (senza zeri complementari), fu ripresa dalle roulotte, proseguendola fino ad oggi: nel frattempo, dopo trenta anni di assenza, sono tornati i motocicli, che, assieme a vari piccoli semoventi sono immatricolati promiscuamente nella medesima serie.

I rimorchi ordinari, ripetiamo ancora una volta, probabilmente in origine immatricolati insieme alle automobili, hanno iniziato nello stesso periodo la numerazione nella serie da 01 (o 001) che prosegue tuttora.

Vi sono anche qui delle eccezioni, che sembrano comportare l'immatricolazione di alcuni rimorchi di modello moderno nelle serie ordinarie: conosco la 8544 e la 8582 che sembrano semplicemente ripetere la targa delle loro motrici e la 8459 (del tipo classico italiano, cioè con la scritta "rimorchio" alla base della targa) che, considerato il numero, sembra avere una struttura troppo antiquata per l'epoca in cui fu rilasciata.

Francamente, in conclusione e con i dati disponibili, non si può proprio dire che il sistema di immatricolazione dei rimorchi sia logico e lineare.

Concludiamo l'esposizione delle tutt'altro che semplici vicende dei numeri delle targhe CRI accennando alle targhe di prova, i cui numeri non seguono una serie indipendente, ma sono assegnati promiscuamente a quelli delle vetture ordinarie.

PROGRESSIONE DELLA NUMERAZIONE

I dati in corsivo ne indicano la certezza, ricavata dal libretto di circolazione o da altre informazioni sicure, gli altri sono ricavati dalle mie osservazioni.

Anno	Serie degli autoveicoli	Motocicli e roulotte	Rimorchi
1936	<i>1710</i>		
1948	<i>4414 (2 agosto)</i>		
1956	<i>5006 (settembre)</i>		
1972	<i>7955 (dicembre)</i>		
1978		10661 (luglio)	465 (gennaio)
1980	10611 (giugno)	10938 (dicembre)	579 (ottobre)
1982		<i>11249 (5 luglio)</i>	
1984	9012 (novembre)		
1986	9363 (novembre)		
1987		<i>12248 (9 novembre)</i>	664 (febbraio)
1990	<i>9849 (16 febbraio)</i>		
1991	A076 (giugno)	<i>13142 (21 aprile)</i>	
1992			0340
1994		752 (giugno)	
1995	<i>14027 (3 maggio)</i>		

1996	A1157 (agosto)			
1997		14481 (7 gennaio)		
1998		14853 (6 settembre)		0456
1999	A2092 (agosto)			
2000		15085 (1 settembre)	1002 (settembre)	
2001			1045 (dicembre)	0581 (dicembre)
2002	A3116 (novembre)	16001 (novembre)		
2003	A 746 A (20 novembre)		1084 (novembre)	0624 (novembre)

DATI STATISTICI

	Posseduti al 1940	Perduti 1940-1945
Ambulanze	743	459
Autovetture	125	79
Carri attrezzi	6	Tutti
Autobus, motocicli, motocarri, rimorchi	?	110

	1956-1957 circa
Autoambulanze	690
Autovetture	77
Autocarri	83
Rimorchi	7
Motocarri	17
Motoscooters	9
Autopullman	3

Nel complesso la Croce Rossa ha posseduto finora circa 11000 ambulanze, delle quali circa duemila dalle origini all'anteguerra e poco più di seimila dagli anni '70 ad oggi. Una stima del 1994 assegna alla CRI circa 2400 ambulanze.

Da una recente statistica CRI risultano in servizio attualmente 3586 ambulanze: il dato trova riscontro nelle targhe: infatti nel 2003 quasi tutte le ambulanze in servizio sono immatricolate fra i numeri CRI 16000 e CRI 12500, in quanto quelle con i numeri di targa più bassi – anche se non tutte - sono ormai radiate per anzianità.

DOTAZIONI

Nel complesso le varie sedi hanno dei parchi automobilistici piuttosto diversi fra loro dovuti alle circoscrizioni territoriali irregolari e a vari fattori locali a livello di sensibilità, associazionismo e finanziamenti.

Ovviamente non mancano mai in nessuna sede le ambulanze, ma il loro numero e tipologia è variabile, affiancate quasi sempre da almeno un' autovettura e un fuoristrada. Come si sale sopra le cellule elementari compaiono anche furgoni e pulmini mentre i motocicli della nuova generazione sono ancora poco diffusi e limitati soprattutto ai grandi centri urbani.

Comitato CRI di Bologna al 2-7-1951:

- 4 Ambulanze Lancia Ardea
- 5 Ambulanze 1100
- 1 Autovettura Fiat 1100
- 1 Camioncino Fiat 1100
- 1 Camioncino Fiat 503
- 1 Autocarro Isotta Fraschini
- 1 Autocarro Ford
- 1 Rimorchio

I dati che seguono, limitati alle località di cui esistono informazioni, ma sufficientemente esemplificativi, si riferiscono al periodo che va dal 2000 a quello attuale.

	Caraglio (CN)	Corciano (PG)	Crevalcore (MO)	Domaso (CO)	Finale (MO)	Morlupo (RM)	Cislago (CO)
Ambulanze	2	3	2	4	3	7 Ducato	5
Autovetture	1 Tipo	1	-	-	1 Golf	3	2
Pulmini	2 Ducato	1	1	2 VW	-	3	-
Fuoristrada	-	1	-	-	1 R.Rover	3	1 L.Rover
Furgoni	-	-	1 Fiorino	-	-	-	1 Fiorino
Autobus	-	-	-	-	-	1	-
Autocarri	-	-	-	-	-	1	-
Motocicli	-	-	-	-	-	2	-
Roulottes	-	-	-	-	-	2	-
Rimorchi	-	-	-	-	-	2	-

	Correggio (MO)	Faenza	Legnano	Poirino (TO)	Reggiolo (RE)	Valsassina (LC)
Ambulanze	9	7	12	5	3	3
Autovetture	3	1 Tipo	5	3	1	2
Pulmini	1	-	-	1	1	1
Fuoristrada	1	2	1 L.Rover	-	-	-
Furgoni	1	1	2	-	1	-
Autobus	-	-	-	-	-	-
Autocarri	-	-	-	-	-	-
Motocicli	-	-	-	-	-	-
Roulottes	1	1	-	-	-	-
Rimorchi	1	1	-	-	-	-

PROSPETTIVE FUTURE

E' possibile che, fra non molto tempo, vi siano delle novità nella numerazione delle targhe della Croce Rossa essendo prevista l'introduzione di un sistema di immatricolazione regionale.

E' anche previsto il ricorso alla fornitura di autoveicoli in leasing o con forme analoghe da parte di ditte specializzate come da tempo, ad esempio, accade presso le Ferrovie dello Stato: in questo caso il parco con targa CRI subirebbe una drastica riduzione, sempre che durante il periodo d'uso non venga ad esse applicata la targa speciale, anche se non sembra molto verosimile il ricorso ad aziende esterne per la fornitura di mezzi particolari come le ambulanze.

Ad ogni modo si tratta di provvedimenti che, prima della loro applicazione, richiedono una preparazione lunga e complessa, con importanti risvolti di tipo giuridico e finanziario, in ordine ai quali le targhe rappresentano l'ultimo problema.

CARATTERISTICHE DEL PARCO VEICOLARE

Benché il rilascio delle targhe sia centralizzato nel Registro Automobilistico C.R.I., l'acquisto dei veicoli viene deciso localmente, in relazione alle necessità delle varie sedi, ricorrendo tanto al mercato del nuovo che dell'usato sia civile che militare. Una parte consistente dell'autoparco è poi frutto di donazioni: se i casi certamente più encomiabili riguardano sia le autoambulanze che i veicoli di ogni genere nuovi di fabbrica (le banche, le assicurazioni, il Rotary e il Lyons Club sono spesso generosi), la Croce Rossa accetta senza troppi problemi anche veicoli antiquati che, a giudicare dal modello, non hanno più valore commerciale e i cui vecchi proprietari mirano al duplice scopo di sbarazzarsene e di fare una bella figura.

Questo spiega il motivo per cui compaiono, con la targa CRI nuovissima, mezzi usciti di produzione da molti anni e talvolta di tipo incongruo per l'uso che ne dovrebbe fare l'Ente; inoltre, essendo già logori, la loro vita è piuttosto limitata nel tempo, e la continua necessità di sostituzione spiega il consistente aumento numerico della progressione delle targhe senza che questo corrisponda ad incrementi della dotazione complessiva del parco.

Non sono rari i casi di trasferimento da provincia a provincia oltre che di trasferimento internamente ai Comuni, ma questi non hanno alcuna ripercussione sulla targa che rimane sempre la stessa.

Non è quasi mai possibile indicare, almeno con una certa approssimazione, il numero di tipi di autoveicoli in servizio e la quantità in dotazione: a differenza di altri casi, come quelli delle Forze Armate, che acquistano in blocco lotti di centinaia o migliaia di esemplari uguali, le cui caratteristiche sono facilmente determinabili dalla successione consequenziale dei numeri di targa, nella CRI siamo in presenza di un parco

estremamente composito e difficilmente determinabile in quanto, come s'è visto, le acquisizioni avvengono localmente e sono spesso influenzate dalla disponibilità dei mercati del posto e magari anche dai gusti di chi effettua l'acquisto.

Anche il parco delle ambulanze appare frammentato, benché il modesto numero di modelli esistenti sul mercato riduca sensibilmente la varietà dei tipi.

I gruppi più numerosi ed omogenei sono quelli appartenenti al Corpo Militare o destinati ai servizi di protezione civile, i cui acquisti sono pianificati e le cui caratteristiche devono corrispondere a precise necessità.

Le sequenze omogenee che conosco sono tutte molto brevi: le più consistenti sono la 8387-8393 e la 9157-9163 (in entrambi i casi Fiat 127) e la A1692-1716 (Pulmini Ducato).

Nel caso del Corpo Militare e delle autoambulanze ho rilevato serie apparentemente più numerose: 8094-8151 (Fiat Campagnola), 12819-12959 e 13195-13390 (Ducato ambulanza), anche se non è detto che fra i numeri intermedi – infatti non ho visto uno per uno tutti i veicoli compresi nella sequenza – si nascondano dei mezzi di altro tipo che interrompano la serie che, è bene precisare, è per le ambulanze del tutto casuale in quanto la successione di numeri uguali è il risultato del saldarsi di più acquisti dello stesso modello effettuati nello stesso periodo indipendentemente da Comitati sparsi per tutta la penisola e non si tratta di grossi lotti ordinati in unica soluzione da un' autorità centrale.

Nei prospetti che seguono si può tentare, in via approssimativa, di riassumere la folta serie di modelli che hanno portato e portano la targa CRI, indicando anche genericamente la frequenza con la quale figurano nel parco.

Gli anni di acquisizione sono limitati ai modelli più frequentemente utilizzati in quanto, come s'è detto, parecchi esemplari entrano a far parte del parco molto tempo dopo che sono usciti di produzione.

AUTOAMBULANZE

L'autoambulanza rappresenta l'elemento basilare dell'autoparco della Croce Rossa e quello che è più noto al pubblico.

Questo tipo di veicolo è nato come risultato della semplice motorizzazione dei furgoni a cavallo per il trasporto di ammalati e, per alcuni anni, la sua struttura e gli allestimenti sanitari furono del tutto elementari: venivano realizzate costruendo una struttura in legno su telai di grosse automobili o anche di autocarri le cui dimensioni, d'altra parte, erano di poco superiori a quelle degli attuali Ducato. Con la guerra 1915-1918 venne a delinearsi una prima differenziazione fra le ambulanze civili e quelle militari: le seconde, generalmente ricavate su telai autocarri Isotta Fraschini o Fiat 18BL, tendevano a privilegiare la massima capacità di barelle piuttosto che ogni altra sistemazione terapeutica (anche se, comunque, l'idea che l'ambulanza dovesse soprattutto assicurare il rapido trasporto fino ad un luogo di cura senza che a bordo vi si effettuassero interventi di rianimazione o di mantenimento durò fino a non molto tempo fa).

Più tardi la maggiore potenza dei motori e le carrozzerie metalliche permisero la costruzione di esemplari più comodi e completi e, soprattutto fra gli anni '50 e '60, si indulgeva anche a soluzioni stilistiche esteriori piuttosto raffinate e forse non consone ai compiti di istituto, ma ad ogni modo ci si cominciò a preoccupare anche che avessero facile accessibilità e buona abitabilità, come gli esemplari a guida avanzata SIATA su telai Fiat 500 e 1100 e le 1100 per i servizi di emergenza aeroportuali.

Vari carrozzieri si sono cimentati anche con telai di autovetture di lusso, un tipo di ambulanza impiegato essenzialmente per il normale trasferimento di ammalati (ovviamente abbienti) su lunghe distanze e non per il pronto intervento. Merita in particolare di essere ricordato Bertone che allestì una consistente fornitura di ambulanze per l'Esercito e per la Croce Rossa su telai Fiat 1100 e Lancia Ardena e che si notano subito per la cassa molto più equilibrata e elegante rispetto alle altre autoambulanze costruite sugli stessi modelli base. Con il progredire della tecnica si sono realizzate ambulanze a tetto rialzato e con varie soluzioni interne per migliorarne sempre di più l'accesso e l'abitabilità.

Prima della guerra venivano preferibilmente utilizzati i telai commerciali immessi sul mercato come "tipo L", cioè allungati rispetto alla versione di serie, predisposti per l'allestimento dei taxi che, come si usava allora, nel vano posteriore, oltre al sedile avevano due strapuntini.

In genere l'autoambulanza viene ricavata dai telai di autovetture di grandi dimensioni o di furgoni, ma non manca anche qualche esempio di telai di utilitarie, dai quali sono derivati esemplari economici e, soprattutto, idonei a località disagiate o ai centri storici: alcuni di questi li ho visti abbastanza spesso nell'entroterra ligure (Fiat 900T CRI 10890, Fiat Panda CRI 12813, Piaggio Porter CRI 13556).

La scelta della marche e dei modelli è sempre stata influenzata dalla disponibilità dei mercati che, come abbiamo già ripetuto, non è ampia. A giudicare dalle immagini nei tempi più antichi, che mostrano un'estrema varietà di allestimenti, sembra che la cassa di ogni ambulanza fosse costruita artigianalmente in esemplare unico; subentrarono più tardi serie più numerose e omogenee proposte dai vari carrozzieri che poi venivano adattate in base alle specifiche esigenze della Croce Rossa, degli altri enti sanitari o delle Forze Armate. A lungo è stato predominante il mercato italiano con un modesta concorrenza solo da parte

delle ambulanze realizzate sul robusto telaio Volkswagen, ma ancora oggi questo è uno dei pochi settori dove la produzione nazionale ha una posizione molto rilevante grazie al Fiat Ducato, che viene anche largamente esportato.

A differenza del resto del parco della CRI, quello delle ambulanze è piuttosto omogeneo: anche se vi sono acquisizioni di materiale usato e per donazioni è evidente che la varietà è poca, come al solito in dipendenza dei pochi modelli offerti dal mercato. Come al solito, gli ultimi settanta anni sono stati scanditi dai modelli Fiat, robusti e ben rispondenti alle esigenze correnti, che sono stati gli esemplari più numerosi: dapprima le *Balilla*, poi le 1100, le 1100T, i 238 e i Ducato.

I tassi di rinnovo sono abbastanza lenti ma, nonostante le critiche che si levano da più parti, il parco nel complesso non si può giudicare troppo anziano ed è molto ben tenuto, a differenza delle ambulanze di certe Aziende Sanitarie Locali o di certe associazioni che sono dei veri pezzi da museo.

Fra tutte le ambulanze le vecchie 1100/1500 "musone" furono le più longeve, complici anche gli anni '40 e '50 che furono di ristrettezze, e ne vidi ancora una accantonata a Terni ancora nel 1971 (ma già dopo il 1963 erano diventate quasi introvabili); le 1100T ebbero una vita più breve, tanto che già alla soglia degli anni '80 erano già tutte radiate. Attualmente sono in corso di eliminazione gli ultimi 238 costruiti negli anni '80, acquisiti in contemporanea con i primi Ducato, benché i 238 sopravvivano invece ancora piuttosto numerosi presso le istituzioni pubbliche e private al di fuori della CRI. Diversi 238 sono stati trasformati in furgone merci a cura della stessa CRI.

Costruttore	Modello e versioni	Anni produzione o acquisizione (in neretto)	Quantità	Note
SPA	?	Anni '10		Autocarro
Isotta Fraschini	OC 4/5?	1913-1914		
Fiat	18BL	1914-1921	* * *	Autocarro
	Tipo 2	1910-1920		Sottoserie 2T?
	501	1919-1926		
	507	1926-1927		
	521	1928-1931		
	522	1931-1933		
	524	1931-1933		
	508 3-4M	1932-1937	1000	
	500A	1941	* *	Carrozzeria Siata. Per la CRI di Roma
	508C	1937-1939	* *	
	1100/1500 BLR, ELR, I	1939-1953	800	Anche carrozzeria Siata e Garavini
	1400	1950-1954	* *	
	1100/103	1953-1956	* * *	
	1800	1959-1961	*	
	2300	1961-1963	*	
	1100T	1959-1971	1500	Anche carrozzerie Savio Fissore
	600 multipla	1955-1969	*	Un esemplare è stato restaurato e reimmatricolato come ambulanza storica (CRI 15157)
	600T	1961-1970	*	
	900T, 900E	1970-1981	*	
	238, 238E	1966-1981	1300	Anche carrozzeria Savio
	130		*	Carrozzeria Mariani
	131	1974-1983	*	
	132	1972-1981	*	Nota solo CRI 11720
Nuova Campagnola	1974-1985	80		
Panda 4x4	1983- >>	*		
Tempra	1990-1996	*		
Scudo	- >>	*		
Ducato, Nuovo Ducato	1981- >>	4000		
Iveco	40-8	2000- >>	*	
	VM 90	1991 - >>	* *	
Lancia	Jota	1915		Autocarro

	Artena	1931-1934	**	
	Astura	1931-1937	**	
	Aprilia	1936-1949	**	
	Ardea	1939-1952	**	
	Appia	1953-1959	*	1 ^a e 2 ^a serie
Alfa Romeo	Romeo, Romeo 2	1954-1968	***	
	Giulia		*	Esistenza incerta
	F 12	1968-1978	**	
	30-8, 35-8	1978-1988	**	
Piaggio	Porter	1993-1997	**	
Bianchi	S 5	1928-1934	*	
Peugeot	504, 505	1968-1991	**	
	Boxer		*	
Land Rover	Range Rover		*	
	109	1985- >>	**	
	Defender 110			
	Discovery			
Ford	Taurus	Anni '70	*	
	Transit	-	*	
Mercedes	G	1982-1987	*	
	309 D			
	Sprinter	1995-1999	*	
Willys	Jeep	Anni '70	*	Nota solo CRI 11254
Volkswagen	T1BKTW	1951-1963	**	
	Transporter	1966-	***	
	Sincro	1994- >>	**	
	Passat	1993	*	
Citroen	CX	1974-1985	*	
	Xara	1997- >>	*	
	Jumper	1998- >>	***	
Renault	Espace	1987- >>	**	
	Traffic			
	Master 2,8			
Volvo	244	1974-1981	*	Nota solo CRI 11561
Mitsubishi	Pajero	1993-1994	*	
Yundai	Galloper	2001	*	
Opel	Movano	2001	*	
Bedford	?	1990	*	
Bremach	4x4	2000	1?	In Lombardia
Austin	?	Fine anni '40	*	
Studebaker	?	Fine anni '40	*	

Le quantità sono sempre approssimative. Quando al posto del numero compaiono gli asterischi, questi hanno il seguente significato:

* = Modello acquisito occasionalmente

** = Modello mediamente diffuso o presente in un numero ridotto di esemplari a causa della sua specializzazione;

*** = Modello molto diffuso;

AUTOVETTURE

Il parco delle autovetture è sicuramente il più vario all'interno delle varie categorie di mezzi – tutte peraltro molto assortite – appartenenti alla Croce Rossa, in quanto si tratta del tipo di veicolo che più facilmente può essere donato o reperito sul mercato dell'usato. Con la prassi delle donazioni si sono viste circolare automobili decisamente inusitate per un ente pubblico, prima fra tutte una Fulvia Coupè, probabilmente l'unico che abbia portato una targa speciale.

Non ho immagini né ricordo nulla delle auto utilizzate prima degli anni '70 anche se, probabilmente, dovevano essere poche: l'unica eccezione è solo la Fiat 600 (CRI 5833) che incontravo spessissimo per le strade di Roma.

Successivamente il parco si è ampliato notevolmente: oltre che per i normali usi di rappresentanza è aumentata anche l'utilizzazione per i compiti più strettamente di istituto, soprattutto come automediche, per il trasporto del personale e dei donatori del sangue.

Va rilevato che le automediche, pur avendo la carrozzeria dei corrispondenti modelli di serie, si distinguono da queste, oltre che per la presenza di lampeggiatori e sirena, per tutta una serie di dotazioni idonee ad effettuare interventi di emergenza.

Non esiste una preferenza riguardo alla marca, anche se ovviamente sono più comuni i modelli di produzione nazionale, né per la cilindrata, pur non essendo infrequenti quelle maggiori.

Nelle città in cui si trovano le sedi più importanti e dove esiste un maggior numero di vetture di rappresentanza, i tipi più comuni sono state le Fiat 128 e le 131, seguite dalle più moderne Tipo, Punto e Brava.

L'elenco che segue, pur essendo abbastanza completo, non può considerarsi esaustivo perché talvolta vi sono automobili presenti in un unico esemplare in sedi sconosciute, molto difficili ad individuarsi.

In alcuni casi non sono indicati gli anni di produzione o di acquisizione o ci si limita ad indicare genericamente il periodo perché non si tratta di dati significativi in quanto certi veicoli entrarono a far parte dell'autoparco in epoche completamente diverse rispetto a quelle della loro produzione oppure vennero acquisiti alla spicciolata in esemplari singoli a molta distanza di tempo l'uno dall'altro.

Costruttore	Modello e versioni	Anni produzione o acquisizione (in neretto)	Quantità	Note
Fiat	1100	1939-1953		1100E ?
	1400	1950-1954		
	600	1955-1969		
	1800 familiare	1959-1961		
	1300/1500	1961-1968		
	1100D	1962-1965		
	Fiat 850	1964-1972		
	1100R	1966-1969		Acquisite fino al 1985
	124, 124 special	1966-1974		
	125	1967-1968		
	130	1969-1977	*	
	128 berlina e familiare	1969-1980	***	
	500 giardiniera	1960-1968	**	
	131 1300, 1600, 1600TC	1974-1983	***	
	132 2000, 1600	1972-1981	*	
	127, 127 Panorama	1971-1985	**	
	Argenta 120IE	1981-1985	*	
	Ritmo 60	1978-1988	**	
	Panda 60, 4x4, 750CL, 1000, Young	1980- >>	***	
	Duna, DunaSW	1987-1989	**	
Palio, Palio SW	1997- >>	**		
Uno 45, DS, 55, 60S	1984-1995	250		
Regata, Regata SW	1984-1990	***		
Croma CHT	1985-1997	**		
Tipo	1988-1995	***		

	Tempra 1,8IE, Tempra SW	1990-1996	**	
	Bravo SX	1995-2001	***	
	Marea SW	1996- >>	*	
	Cinquecento	1992-1998	*	
	Punto	1993- >>	***	
	Multipia	1998- >>	*	
	Ulysse	1994- >>	*	
	Doblò	2000- >>	***	
Alfa Romeo	Giulia Super	1965-1977	*	
	1750 2000	1971-1977	*	
	Alfasud 1,2 SC1,2	1972-1983	**	
	Giulietta 1,6	1977-1985	*	
	Alfetta	1972-1984	*	
	Alfa 33 1,3, 33 SW	1983-1995	**	
	Alfa 90 1,8	1984-1987	**	
	Alfa 75 1,8	1985-1992	**	
	Alfa 155	1992-1997	*	
	Alfa 156	1997- >>	*	
	Alfa 166	1998- >>	*	
Lancia	Fulvia Coupè	1965-1976	*	Nota solo CRI 8605
	Beta	1972-1982	*	Nota solo CRI 9898
	Prisma	1983-1988	*	Nota solo CRI A546
	Thema	1984-1994	*	
	Dedra	1989-1999	*	
	Y10	1985-1992	*	
	Kappa	1994-2001	*	
	Lybra	2003	*	
	Thesis	2003	1?	Nota sol CRI A750A
BMW	?	1999	*	
Peugot	504 familiare	1968-1983	*	
	Ranch	2001- >>	*	
	407	-	*	????
	405 SW	1987-1996	*	
	205	1984-1994	*	
	106	-2001	*	
Audi	80GLS	1976-1982	*	
Renault	4	1961-1992	*	Note solo CRI 8927, 8928 e 9662
	5	1972-1991	*	
	Clio	2000	*	
	Kangoo	1997-2001	*	
	Megane Sw	Anni '00	*	
	Laguna, Laguna SW	Anni '00	*	
	Scenic	2001- >>	*	
Opel	Rekord 1700	Anni '60	*	
	Ascona	1986	*	Nota solo CRI 9224
	Rekord	1966-1971	*	
	Vectra	1971-1987	*	
	Astra, Astra SW	In corso	*	
	Agila	In corso	*	
	Zafira	1998- >>	*	
Volkswagen	Passat SW	1999- >>	**	
	Golf	1991- >>	*	
	Polo	-	*	
	Sincro	Anni '00	*	

Nissan	Primera SW	Anni '00	*	
Ford	Escort SW	1999- >>	*	
	Fiesta	1976-2001	*	
Citroen	CX	1974-1988	*	
	Xara	1997- >>	*	
	ZX, ZX break	2000	*	
	Berlingo	1995-2000	*	
	C3	1996- >>	*	
Volvo	740 SW	2002- >>	*	
Innocenti	1000	1996	**	
Yundai	Lantra	1999	*	
Skoda	Felicia	-2000	*	
	Octavia, Octavia SW	1995-1998	*	
Smart	?	1997- >>	*	
Mitsubishi	Space wagon	1998- >>	*	
Subaru	Legacy	-2001	*	
Daewoo	Nubira sw	2003		
Toyota	Carina	-1999	*	
Suzuki	Wagon	2003	*	
	Ignis	2000	*	
Seat	Marbella	1995-2002	*	
	Ibiza, Ibiza SW	1992-1997	*	
	Alhambra	In corso	*	
KIA	Carnival	1996- >>	*	
	Rio SW	2001	*	

Per le quantità vedi nota dopo il prospetto delle autoambulanze

FUORISTRADA

L'importanza rivestita dai fuoristrada è andata crescendo con il tempo e con il moltiplicarsi degli impegni nel settore della protezione civile e, come è avvenuto in questo segmento del mercato nazionale, solo negli ultimi anni, dopo la fine della produzione Fiat, le acquisizioni si sono spostate su modelli di produzione estera. Fino a meno di una ventina di anni fa i fuoristrada erano utilizzati solo dal Corpo Militare e limitati esclusivamente alle Fiat Campagnola, molte delle quali entrate in servizio anche dopo la loro uscita di produzione e cedute dall'Esercito. Il gruppo che mi risulterebbe targato almeno da 8094 a 8151, fra quelli consequenziali di un solo modello, rappresenta forse il più numeroso della CRI. Molto spesso i fuoristrada più moderni e dalle finiture raffinate sono normalmente usati come autovetture.

Costruttore	Modello e versioni	Anni produzione o acquisizione (in neretto)	Quantità	Note
Fiat	Campagnola AR 53/59	1951-1974	***	75 unità circa acquisite dal 1973 in poi
	Nuova Campagnola	1977-1995	175	
Iveco	VM 90	1991- >>	**	
Alfa Romeo	Matta	1951-1953	*	Nota solo la CRI 8085
Nissan	Terrano	2002	*	
Toyota	Land Cruiser	1985-1991	**	
Fissore	Magnum	1986-1991	*	
Land Rover	Range Rover			
	Discovery	1990- >>	**	
	Defender 110 SW			
	109			
	130			
	Freelander			

Opel	Frontera	2003	*	
Mercedes	GD	1979-1989	*	
	280 GE	-	*	
Willys	Jeep	Anni '90	*	
	Cherokee	Anni '00	*	
KYA	Sportage	1999- >>	*	
Subaru	Forester	In corso	*	
Yundai	Galloper	1999-2001	**	
Mitsubishi	L 200	1996	*	Camioncino
?	?		1	Fuoristrada articolato anfibio

Per le quantità vedi nota dopo il prospetto delle autoambulanze

PULMINI E FURGONI

Sono piuttosto numerosi e di tutte le dimensioni. Negli ultimissimi tempi si stanno imponendo veicoli ben accessoriati e con prestazioni analoghe a quelle delle autovetture e utilizzabili anche per piccoli trasporti (Fiat Doblò, Renault Kangoo, ecc.) a scapito dei modelli più pesanti. Alcuni furgoni sono stati dotati di allestimenti speciali, fra i quali vanno ricordati i camper che rivestono, in caso di necessità, importanti funzioni di uffici mobili o basi operative mobili.

Molti pulmini sono utilizzati nelle varie sedi per il trasporto di disabili.

Costruttore	Modello e versioni	Anni produzione o acquisizione (in neretto)	Quantità	Note
Fiat	503			Camioncino
	1100	1939-1953		Camioncino. 1100E
	1100/103	1953-1956		Furgone
	1100T	1959-1971		Pulmino
	850T	1974-1976	**	Pulmino
	900 E	1996	**	Pulmino
	242	1974-1982	*	Pulmino, furgone e autoemoteca
	238	1966-1981	***	Furgone
	Ducato	1981- >>	***	Pulmino, furgone, sala radio, carro luce, officina, camper. Il gruppo targato da A794 in poi fu probabilmente acquistato per l'operazione Natale a casa dopo l'alluvione del Piemonte nel 1994.
	127 Fiorino, Fiorino D	1978-	***	Furgone
	Talento	1992-	*	Furgone
	Scudo	1998- >>	***	Pulmino e automedica
Panda Van	2003	**	Furgone	
Iveco	35-8	1978-	**	Pulmino, furgone e camper
	35-10 4x4	1994-	**	Furgone
	40.10	1998-	*	Pulmino e utocarro
	49.12	1996-	*	Autocarro e sala operativa
Alfa Romeo	35 AR 8	1978-	**	Furgone
	30-8	1978-	**	Pulmino
	F 12	1968-1978	**	Pulmino
Autobianchi	Bianchina	1957-1969	*	Furgone
Piaggio	Porter	1999	*	Pulmino e furgone
Isotta Fraschini	?	Anni '10		Furgone
Opel	Movano	2001	*	Pulmino
Peugot	Boxer	Anni '90- '00		Pulmino e furgone
	Expert	Anni '90	*	Furgone
Isuzu	?	1999	*	Furgone
Mercedes	Vito	In corso		Pulmino
Nissan	Trade	1995	*	Furgone

Citroen	Jumper	1984- >>	*	Pulmino e furgone
Renault	Master	In corso	*	Pulmino e furgone
Volkswagen	Golf D	-	*	Camioncino
	Syncro	1979-	*	Pulmino
	Transporter	-	*	Pulmino
Yundai	?	Anni '00	*	Pulmino
Ford	Transit	-	*	Pulmino e camper

Per le quantità vedi nota dopo il prospetto delle autoambulanze

AUTOCARRI

Il parco degli autocarri è utilizzato quasi esclusivamente per il trasporto dei materiali per conto del settore della protezione civile, e questi mezzi sono rari fra le dotazioni dei Comitati Provinciali e Locali. Lo svilupparsi di questo tipo di servizio ha imposto l'acquisizione di esemplari di tipo moderno e pesante, mentre fino ad una ventina di anni fa e anche meno i pochi autocarri erano quasi tutti di tipo leggero e - probabilmente la loro provenienza era ancora più disparata delle autovetture - molto antiquato: negli anni '80 ricordo ancora alcuni residuati bellici, anche se erano quasi tutti accantonati, mentre erano ancora regolarmente utilizzati i Fiat 615 e gli OM degli anni '60. Un tempo il loro principale impiego era quello della raccolta della carta da macero e degli scarti d'archivio che la Pubblica Amministrazione era tenuta a consegnare alla Croce Rossa secondo le disposizioni di una vecchia legge.

Un gruppo di mezzi unico e particolarmente interessante erano i complessi degli Autotreni Sanitari Mobili composti da 3 autocarri Fiat 666 furgonati e relativi rimorchi. Una delle motrici era attrezzata con un gabinetto radiologico, uno dei rimorchi con autoclave e gli altri due disponevano di corsie con 18 posti letto. Ricordo questi automezzi sfilare alle rivise militari del due giugno fino alla fine degli anni '60: erano abbastanza imponenti e portavano la targa CRI 5xxx, segno che la loro realizzazione era relativamente recente, forse ottenuta utilizzando mezzi dismessi dall'esercito.

Costruttore	Modello e versioni	Anni produzione o acquisizione (in neretto)	Quantità	Note
Fiat	18 BL	1914-1921		
	666	1939-1948		
	642N	1952-1955		
	615	1951-1960	***	Cassonato e furgone. Acquisiti fino al 1985
	645N, 639N3 e simili	1959-1970	**	Cassonati e autoemoteca
	672N	1970-1972	*	
	697	1970-1976	*	
	693	1965-1970	*	
	683N3	1967-1970	*	
Iveco	190-35, 190-42	1974-1986	**	Trattrici
	190.38, 190.26	1974-1986	**	Cassonato, cucina e autogru
	170, 175-24	Anni '90	**	
	260	1979-	*	
	ACL 75	1975- >>	**	Anche autogrù
	ACP 90	1990- >>	**	
	65F10	Anni '80	**	Cassonato a carro attrezzi
	Eurotrakker 4x4	1994- >>	*	
Lancia	Ro ?	1933-1938	*	
OM	Lupetto, Lupetto 25	1957-1970	**	
	Tigrotto	1957-1975	**	Anche versione autopompa (CRI 8983)
	Titano	Anni '70	*	Autoemoteca. Noti solo CRI 8424 e 8426
	150	Anni '70	*	
	90-13	1977-	*	Cucina mobile
	50 NC	1973-1976	*	

Astra	BM 201 S	1990	*	
	BM 309	In corso	*	
	HD6 84.45	In corso	*	
Isotta Fraschini	GM 3 ?	1^ guerra mondiale		
	D 65?			
Marche straniere	G.M.C.	Anni '40	*	Residuati ex USA. Furgone e carro attrezzi
	Ford	"		" "
	Daf	-	*	Trattore
	Scania 136	-	*	Trattrice e autocarro
	MAN	-	*	
	Hanomag	-	*	Furgone odontotecnico e furgone
	Yundai	1999	*	
	Mercedes	-	*	
	Bremach 4x4	1999	*	
	Reanult	In corso	**	Trattrice
	Unimog		*	Furgone

Per le quantità vedi nota dopo il prospetto delle autoambulanze

AUTOBUS

Gli autobus sono rari presso la Croce Rossa e, d'altra parte, non se ne vede una particolare necessità di istituto; vengono essenzialmente utilizzati per il trasporto di gruppi consistenti di personale o in sussidio all'evacuazione in operazioni di protezione civile.

Mentre i tipi moderni hanno le più comuni carrozzerie di serie, negli anni '60 vari autobus avevano carrozzerie fuoriserie, ricche di cromature e decorazioni come allora andava di moda, che ne rendono difficile riconoscere il modello base.

Costruttore	Modello e versioni	Anni produzione o acquisizione (in neretto)	Quantità	Note
Fiat/ Iveco	306	1959-1982	*	
	309	1959-1970	*	
	308	1969-1978	*	
	315	1982- >>	*	
	370	1980- >>	*	Anche allestimento autemoteca
	A 55 F 10	Anni '70-'80	*	
	100-8	2001	*	
OM	55	1983	*	

Per le quantità vedi nota dopo il prospetto delle autoambulanze

MACCHINE OPERATRICI

La necessità di macchine per movimento terra non è rilevante perché, in occasione delle operazioni di protezione civile, non rientra fra le competenze della Croce Rossa lo sgombero delle macerie o l'apertura di strade.

I pochi esemplari più grandi servono per preparare il terreno su cui dovranno essere montati gli accampamenti od altre installazioni, mentre è molto importante la componente degli elevatori, spesso di piccole dimensioni (i cosiddetti "muletti") e delle autogrù, necessari per movimentare nei magazzini e nelle zone operative gli ingenti carichi di materiale sanitario e di assistenza.

Costruttore	Modello e versioni	Anni produzione o acquisizione (in neretto)	Quantità	Note
Fiat-Allis	FR 7	1984	1?	Motopala. Nota la CRI 8946
JCB	Scavatrice	Anni '00	*	
Disalcar	?	1985	*	Gru semovente 4x4
Vari	Elevatori	-	**	Elevatori meccanici

Per le quantità vedi nota dopo il prospetto delle autoambulanze

RIMORCHI

Una caratteristica del parco dei rimorchi della Croce Rossa che lo rende unico è il grande numero di roulotte – come al solito in gran parte frutto di donazioni e quindi di dimensioni e tipi estremamente disparati – che cominciò a costituirsi fino dagli anni '50 e che vengono utilizzate, con allestimenti interni differenti, come presidi sanitari fissi, come uffici o come sedi mobili in occasione di manifestazioni.

Nei tempi più recenti si è anche moltiplicato il numero di rimorchi e semirimorchi con allestimenti speciali ai quali sono affidati tutti gli interventi di base per l'assistenza logistica alla popolazione nelle operazioni di protezione civile e che hanno avuto largo impiego in questi ultimi anni, anche all'estero. Al contrario delle roulotte, che si incontrano abbastanza spesso, i rimorchi logistici circolano raramente e sono più facili da vedere in qualche servizio televisivo in occasione di calamità piuttosto che dal vero.

Costruttore	Modello e versioni	Anni produzione o acquisizione (in neretto)	Quantità	Assi	Note
Vari	Roulotte	-	900	1	Infermeria e ufficio mobile
Zorzi, Ellebi e altri	Rimorchio e semirimorchio	-	*	1, 2, 3	Cassone, furgone, pianale trasporto container
	Rimorchio		*	1-2	Cisterna
	Rimorchio		**	1	Trasporto imbarcazioni. Dovrebbero essere in servizio oltre 30 esemplari.
	Rimorchio		*	2-3	Generatore 10KW
	Rimorchio		*	2	Trasporto macchine operatrici
	Rimorchio		*		Cucina mobile
	Rimorchio		*		Forno campale
Ellebi	Rimorchio		*	2	Bagni campali
	Rimorchio		*	2	Sala radio
	Rimorchio		*	2	Camera iperbarica (ex Agip)
	Rimorchio		*	2	Docce
	Rimorchio		*	1	Colonna fari
	Rimorchio		*		Cessi
	Rimorchio		*	3	Frigo
	Semirimorchio		**	2	Potabilizzatore. Composto da due unità
	Semirimorchio		*	3	Trasporto macchine operatrici
	Semirimorchio		*	3	Cella frigorifera
	Carrello- appendice		**	1-2	Scoperto, furgone, tenda, cinofilo, motopompa

Per le quantità vedi nota dopo il prospetto delle autoambulanze

MOTOCICLI

La componente motociclistica della Croce Rossa ha avuto due fasi ben distinte: fino ai primi anni '60 vi era il solito gruppo di esemplari utilizzato per il trasporto rapido di documenti e per i collegamenti fra le sedi, ma da quel periodo scomparvero completamente – l'ultimo lo avvistai nel 1964 - eccetto, forse, qualche motocarro Ape, che non ricordo in attività, ma di cui ne vidi uno allo stato di rottame abbandonato nel parco della sede provinciale di Roma, senza targa, verso il 1980.

Solo negli ultimi anni il parco è stato ricostituito con l'acquisto di uno svariato genere di tipi leggeri, usati per i collegamenti rapidi e per il trasporto dei farmaci.

Costruttore	Modello e versioni	Anni produzione o acquisizione (in neretto)	Quantità	Note
Guzzi	?	<1960	***	
Piaggio	Ape	<1960	*	Motocarro furgone
Daelim	125	>1995	25?	
Cagiva	Enduro	>1995	15?	

Garelli	?	>1995	15?	
Piaggio	Sfera	1996	20?	
Aprilia	Scarabeo	2003		
MBK	Mach G ?	2001		
?	Ciclomotore	>1995	20?	
?	Motoslitta			

Per le quantità vedi nota dopo il prospetto delle autoambulanze

IL CORPO MILITARE

Il Corpo Militare della CRI è un corpo ausiliario delle forze armate, con le quali ha collaborato e collabora in occasione di conflitti, di operazioni all'estero e di calamità naturali, a partire dalla terza guerra di indipendenza italiana del 1866.

Tramite 14 centri di Mobilitazione sparsi per l'Italia, è specificatamente attrezzato per svolgere interventi in grande scala: dispone di Gruppi Sanitari Mobili, di un treno ospedale, di Nuclei Sanitari di pronto impiego ampiamente dotati di mezzi idonei ad affrontare qualsiasi emergenza sanitaria.

Il personale medico, infermieristico ed amministrativo è composto da ufficiali e sottufficiali appartenenti ad un apposito ruolo militare.

La dotazione di automezzi comprende veicoli di tipo simile od identico a quelli impiegati dall'esercito in modo da rendere più semplice la cooperazione con questo.

I tipi di veicoli individuati ed appartenenti al Corpo Militare – in parte non recentissimi e che sono stati indicati anche nell'elenco generale dei veicoli CRI che ho riportato prima - sono i seguenti:

Iveco 40 PM 10 4x4	Autoambulanza
Alfa Romeo 35AR8 4x4	Autoambulanza
Fiat HCT/HTL (su base Nuova Campagnola)	Autoambulanza
Iveco 80 4x4 e 6x4	Autocarro
Astra 309 6x6	Autocarro
Astra 201L 4x4	Autocarro
Astra HD6 84.45 APS 8x4	Autocarro
Fiat Campagnola, Fiat AR 76	Automezzo da ricognizione
Iveco VM 90 A/1	Automezzo da ricognizione
Land Rover Discovery	Automezzo da ricognizione
Fiat Punto	Autovettura
Fiat Panda	Autovettura
Iveco Daily 35-10, Alfa Romeo 30-8	Pulmino e camioncino
Fiat Fiorino	Furgone
Carrelli elevatori	Di varie marche e portate
Fiat Allis FR 7	Motopala
Alpeen Scooter	Moto alpina
Stazione campale	Rimorchio
Cucina da campo e rimorchio logistici vari	Rimorchio
Tralicci ruotati per illuminazione da campo	Rimorchio
Potabilizzatori	Rimorchio
Trasporto materiali	Rimorchio
Colonna fari	Rimorchio
Trasporto mezzi	Rimorchio

La maggior parte degli autocarri a cassone moderni sono dotati di gru idrauliche, necessarie per il carico e lo scarico delle attrezzature, essendo la mobilità ed il poter fare affluire rapidamente i materiali dove necessario uno dei fondamentali requisiti del Corpo assieme all'assistenza sanitaria.

Sotto il punto di vista delle targhe non vi sono particolarità in quanto tutti i mezzi sono immatricolati promiscuamente al normale parco CRI.

COLORI, CLASSIFICAZIONI E SEGNI DISTINTIVI

Il colore predominante per i mezzi CRI, come per tutto ciò che ha attinenza alla sanità, è sempre stato il bianco, anche se dagli anni '30 fino agli anni '60 la maggior parte dei veicoli era in color nocciola con una

brutta sfumatura, a mezza strada fra il verde e il giallo. Probabilmente questa scelta di colore, che richiamava quello dei veicoli dell'esercito, fu inizialmente, in qualche modo, un'eco della forte spinta alla militarizzazione del paese che portava a considerare la Croce Rossa, come i Vigili del Fuoco, appena un gradino sotto i Corpi Militari.

Questo schema di coloritura ha resistito fino all'epoca delle ambulanze 1100T: con l'introduzione delle autoambulanze Fiat 238 il bianco è tornato a regnare incontrastato, a parte il blu per gli autoveicoli di rappresentanza e con un'importante eccezione: il Corpo Militare i cui autoveicoli mantengono una tonalità simile al vecchio color nocciola, ma decisamente tendente al color sabbia.

Accanto a questi, nel tempo, ho potuto osservare occasionalmente anche altri colori: verde, giallo (frequente sulle autoambulanze Volkswagen), crema, rosso, grigio, anche se è probabile che in molti casi si trattasse di veicoli acquistati usati e mai riverniciati oppure ritratti mentre erano in attesa di esserlo.

Un caso particolare è rappresentato dalle autoambulanze utilizzate durante i Giochi Olimpici di Roma del 1960: esse, contravvenendo ad ogni schema tradizionale CRI, furono verniciate in due colori, uno chiaro e l'altro scuro con forte contrasto fra loro, anche se, essendo le fotografie che ho visto in bianco e nero, non è possibile determinare quali.

Forse erano bianco e blu: a questo proposito ricordo il pulmino 1100T CRI 5730 accantonato negli anni '70 nella sede di Roma che portava questi colori, del tutto inusuali: forse era l'ultimo superstite dei mezzi destinati a far servizio durante le Olimpiadi se non addirittura una delle ambulanze che poi, dopo qualche anno, è stata trasformata per altri usi, come è accaduto spesso nell'autoparco CRI.

La materia della verniciatura dei veicoli è oggi disciplinata dalla Circolare 02956 del 31 gennaio 1990 che, tuttavia, non ha fatto altro che puntualizzare senza grosse innovazioni le prassi che erano già seguite da almeno venti anni. Fra le varie disposizioni di dettaglio, in gran parte ben poco attinenti con la materia delle targhe, è previsto il bianco come colore di base con strisce viniliche rosse lungo la carrozzeria, l'applicazione del simbolo della CRI e, sui mezzi dove è installato, l'indicazione del codice distintivo dell'apparato radio, cioè quel cerchio con la sigla provinciale sovrastante un numero (TO 101, PV 325, ecc.).

L'indicazione della sigla radio è però in via di sostituzione con un logo rettangolare, sempre basato su numeri e sigla provinciale.

Con ordinanza n.4507 dell'11 luglio 1997 fu invece predisposto uno schema di classificazione dei veicoli CRI che riassumiamo:

Ambulanze:

Tipo A	Con attrezzature di pronto soccorso
Tipo B	Trasporto pazienti che non necessitano di cure mediche
Tipo C	Per cure intensive e soccorso avanzato
Tipo D	Per cure pediatriche

Autoveicoli assimilati ad ambulanze:

Tipo A	Automediche
Tipo B	Trasporto plasma e organi

Autoveicoli di rappresentanza:

Tipo A	Autoveicoli fino a 3,5 tonnellate e fino a 9 posti
--------	--

Veicoli operativi:

Tipo A	1. Trasporto persone 2. Trasporto promiscuo 3. Trasporto cose
Tipo B	Massa a pieno carico >3,5 tonnellate. 1. Autocarri leggeri 2. Autocarri medi 3. Autocarri pesanti 4. Trattrici
Tipo C	1. Rimorchi 2. Semirimorchi
Tipo D	Autobus (trasporto persone con più di 9 posti)
Tipo E	Motoveicoli a due o tre ruote e quadricicli
Tipo F	Veicoli con allestimenti speciali di ogni altro tipo
Tipo D	Ciclomotori a due e tre ruote

I veicoli di rappresentanza si distinguono da quelli operativi tipo A per trasporto persone perché sono verniciati in blu scuro anziché bianco.

I veicoli in dotazione ai COE (Centri Operativi di emergenza) portano posteriormente una decalcomania rettangolare dello stesso tipo dei distintivi di reparto che compaiono sui veicoli militari: è a fondo bianco con, in rosso, lo stemma della Croce Rossa ed inferiormente, in bianco su fondo rosso, l'indicazione del reparto di assegnazione (1° COE, 2° COE, ecc.)