

# **LE TARGHE DEI FILOBUS**

di Guglielmo Evangelista

Il filobus, a ben pensarci, è un mezzo un po' strano: in certe città, come Milano o Napoli, sono da decine d'anni una presenza abituale e insostituibile, mentre in altre come Udine, Reggio Calabria o Piacenza sono del tutto sconosciuti; in altre ancora, come Torino o Roma, sono stati o sono presenti, ma senza suscitare troppi entusiasmi. C'è chi lo conosce e lo apprezza e chi non ne ha mai visto uno.

Anche se apparentemente il filobus risolve tutti i problemi di inquinamento e risparmia energia, non ha la diffusione che apparentemente meriterebbe. Probabilmente il suo esercizio presenta qualche sostanziale inconveniente tecnico che sfugge al profano: forse bisognerebbe fare un discorso complesso che in fondo non ci riguarda, perché il nostro scopo sarà solo quello di destreggiarci come meglio possibile fra targhe e matricole.

La storia del filobus in Italia ha avuto alti e bassi e può essere divisa in tre periodi, durante ciascuno dei quali si sono succeduti diversi sistemi di identificazione.

## IL PRIMO PERIODO

E' il periodo pionieristico, e il suo inizio coincide più o meno con i primi anni del '900.

In un mondo in piena evoluzione in fatto di trasporti, il filobus sembrava un mezzo destinato ad un grande avvenire, permettendo una notevole economia di impianto e di esercizio rispetto a ferrovie e tranvie, e la sua propulsione prometteva di essere molto più affidabile di quella dei primi motori a scoppio.

La realtà fu però molto inferiore alle aspettative: il dover percorrere le pessime strade ordinarie che mettevano a durissima prova i pneumatici, la meccanica e la fragile carrozzeria in legno rese costosissima la manutenzione di questi veicoli e la loro vita breve. Cosa ancora più importante, questi primi esemplari erano piuttosto carenti sotto il punto di vista dell'isolamento e, quindi, della sicurezza.

In questi anni la natura giuridica delle filovie non era chiara e nel silenzio della legge - sembrerebbe solo in base ad una scelta soggettiva delle aziende proprietarie - le vetture erano talvolta assimilate ai tram e talvolta alle automobili (spesso venivano comunemente chiamate *automobili elettriche*). Di conseguenza, nel primo caso, i filobus erano contraddistinti solo dalla matricola aziendale mentre, nel secondo caso, erano registrati presso la Prefettura e ricevevano una regolare targa automobilistica a norma del Regolamento del 1901 e successive modificazioni. Su alcune linee, infine, il ridottissimo numero di vetture in servizio - talvolta una sola - rendevano superfluo l'uso di qualsiasi contrassegno.

La normativa d'origine sulla concessione di linee filoviarie (Regio Decreto 1447 del 1912) le considerava alla stregua di autolinee e ancora nella "Statistica dei trasporti in concessione", pubblicazione ministeriale del 1927, esse sono inserite nell'elenco delle linee automobilistiche.

Se si conoscono molte fotografie nelle quali sono ritratti filobus chiaramente privi di targa, purtroppo sono molto meno le immagini o i documenti relativi al caso contrario.

Le immagini che conosco sono le seguenti:

- Filovia Gallarate-Samarate. Risulta da documenti che i filobus (probabilmente due) furono immatricolati nel 1904, quando ancora esisteva sulla targa il nome della provincia per esteso. Erano registrati a nome della "Società samaratese di elettricità" presso la Prefettura di Milano, nella cui provincia si trovavano i due comuni, poiché la provincia di Varese fu costituita solo nel 1927.
- Filovia Argegno-Lanzo di Intelvi. Dalle immagini risulta l'esistenza della targa, che tuttavia è illeggibile.
- Filovia di L'Aquila. Esistono due fotografie, di filobus con targa, in una delle quali si vede bene la vettura targata 3-6.
- Filovia Pescara-Castellammare. Univa i due antichi centri, oggi formanti un'unica città, Pescara in provincia di Chieti e Castellammare Adriatico in provincia di Teramo. Nella foto poco chiara di uno dei tre filobus si intuisce, più che vedere, una targa con qualcosa scritto sopra. Poiché la linea fu aperta nel 1903, quando l'obbligo della targa era solo per i veicoli in servizio pubblico - e certo questi erano gli unici della provincia - è presumibile che i tre filobus siano stati targati CHIETI 1-3.
- Filovie Ivrea-Cuornè, La Spezia-Fezzano e rete di Siena. I filobus risultano chiaramente senza targa.

Nessuna rete di quest'epoca sopravvisse fino agli anni '30 se non quella di Cuneo che, tuttavia, venne ricostruita ex novo.

## IL SECONDO PERIODO

Dopo il 1930 le filovie ebbero una rapida diffusione: consumando elettricità e non benzina, il fascismo presentò i filobus come il veicolo autarchico per eccellenza, e le principali aziende costruirono degli esemplari moderni con carrozzeria metallica, tecnologicamente evoluti ed in versioni adatte alle varie esigenze. Se ne costruirono parecchi a tre assi ed anche filonodati e filocarri per il trasporto merci.

L'evoluzione della normativa intervenuta nel frattempo aveva assimilato definitivamente i filobus alle tranvie ed alle ferrovie in quanto, anche se senza rotaie, hanno un percorso vincolato e, quindi, non erano tenuti né all'iscrizione al Pubblico Registro Automobilistico, né ad avere una targa.

In realtà, in una foto pubblicata su *Targheitaliane.it*, figura un filobus della rete di Mestre dove si vede una targa, ma questa è assai poco leggibile; anche se il colore e la struttura sembrano quelli delle targhe ordinarie dell'epoca, la posizione sulla carrozzeria, troppo in alto, e la visione di insieme danno un'impressione di posticcio. Forse la foto si riferisce ad una targa di prova oppure la targa è soltanto una sorta di ripetitrice di quella dell'autocarro che rimorchiò il filobus a destinazione. Si tratta comunque dell'unico caso che conosco.

In conclusione i filobus erano contraddistinti solo dalle matricole aziendali e così restarono a lungo: per poter tornare a parlare di targhe bisogna fare un salto di cinquant'anni.

## **IL TERZO PERIODO**

Con il passare del tempo moltissime filovie vennero chiuse e sostituite con autolinee, sia per evitare un rifacimento degli impianti fissi, che ormai mostravano la loro età, sia perché gli autobus si destreggiavano meglio nel traffico sempre più intenso. Tuttavia, alla fine degli anni '70, si rivalutò il filobus soprattutto sotto il profilo della salvaguardia ambientale, e le poche aziende superstiti cominciarono a rinnovarsi dotandosi di mezzi di nuovo progetto e tecnologicamente avanzati.

Il Decreto del Ministro dei Trasporti del 3 dicembre 1984 introdusse l'obbligo di targatura, ma solo nel 1987 ne vennero determinate le caratteristiche.

La targa dei filobus è veramente particolare, soprattutto tenendo conto del rigido sistema di targatura italiano: pur essendo obbligatoria e di tipo unificato per tutte le aziende del paese, è sostanzialmente libera: i numeri sono quelli scelti secondo il criterio che meglio aggrada al concessionario, ed è lo stesso che deve provvedere al loro confezionamento: manca infatti per punzone ufficiale.

Non è chiaro il motivo perché si sia deciso di targare i filobus, considerato che il numero di targa è lo stesso della matricola aziendale e, anche se fossero rimasti soltanto questi, sarebbero bastati per soddisfare alla disposizione del Decreto del 1984 che prevede che tali numeri siano comunicati all'Ufficio Provinciale della Motorizzazione che li annota in un apposito registro.

La targa non innova nulla sul regime giuridico del filobus che, non essendo iscritto al Pubblico Registro Automobilistico, come i mezzi ferroviari non è un mobile registrato, né cambia nulla circa la responsabilità civile dell'autista e del proprietario poiché, già da decenni, l'articolo 2054 del Codice Civile, anche se solo sotto questo aspetto, lo assimila a tutti gli altri veicoli senza guida di rotaie.

Anche se sembra che Salerno abbia anticipato tutte le altre città filoviarie nell'applicare la targa, mi sembra che la loro introduzione sia stata piuttosto tardiva: sono stato ad Ancona nel 1987, a Napoli nel 1993 ed ho preso a frequentare Milano e Bologna dal 1994, ma in tutti quei primi anni non ricordo alcun filobus targato.

## **LE TARGHE DEI FILOBUS**

La targa, identica sia anteriormente che posteriormente, ha le dimensioni di 320x115 millimetri, ha fondo azzurro e scritte bianche.

Da sinistra si incontra la sigla della provincia in cui ha sede l'azienda esercente la filovia (i filobus di Rimini furono registrati prima che la città fosse elevata a capoluogo di provincia, così che le targhe ricevettero la sigla FO che non è stata più cambiata), poi il logo aziendale, spesso multicolore e con grafie diverse, seguito dalle tre cifre proprie del mezzo, che corrispondono a quelle del numero aziendale. Quando queste ultime sono più di quattro, compaiono sulla targa solo le ultime tre. Se il numero è inferiore a 100 vi sono uno o due zeri complementari.

In pratica, con la sigla provinciale e solo numeri, sulle targhe dei filobus è sopravvissuta la vecchia struttura che avevano le targhe italiane prima del 1994.

Nei casi in cui ho potuto controllare personalmente la targa, ho constatato che in qualche caso viene realizzata in plastica stampata non a rilievo che poggia su un pannello plastico bianco di spessore variabile a seconda dell'azienda, oppure in metallo con le scritte riportate mediante adesivi.

La disponibilità di mille numeri per provincia non dovrebbe causare alcun problema di saturazione delle combinazioni disponibili poiché in Italia, in ben cento anni, non hanno circolato neppure tremila filobus.

La presenza del logo aziendale è necessaria per distinguere i filobus appartenenti ad amministrazioni diverse operanti nella stessa provincia che, oltre alla stessa sigla provinciale, potrebbero portare anche la stessa matricola (al momento il caso pratico si verifica soltanto a Napoli).

Molti filobus oggi sono bimodali (art. 55 del nuovo Codice della Strada), cioè con un motore diesel ausiliario che permette loro di spostarsi anche dove non esistono fili di contatto o in caso che la fornitura di energia elettrica sia interrotta, ma anche in questo caso la loro natura giuridica non cambia e portano solo la targa azzurra.

E' possibile che nuove aziende e nuove targhe si aggiungeranno a quelle esistenti, se e quando verranno costruite le nuove filovie in progetto o verranno ripristinate quelle sulle quali il servizio è oggi sospeso anche se, come su tanti progetti di infrastrutture, domina una grande confusione di idee ed è tutt'altro che facile passare dalle chiacchiere alle realizzazioni.

## LE MATRICOLE AZIENDALI

Nell'assegnare le matricole interne ai suoi veicoli ogni azienda si regola come meglio crede, non essendovi norme in proposito a differenza di quanto avviene per gli aerei o i rotabili ferroviari: poiché questi veicoli vanno normalmente all'estero, sono sottoposti a complessi regolamenti internazionali di marcatura. Non a caso il materiale delle ferrovie che non varca i confini dello stato, come le locomotive o quello delle Nord Milano o della Circumvesuviana, ha delle matricole limitate a semplici combinazioni di lettere e cifre, molto diverse rispetto a quelle dei carri merci o delle vetture passeggeri di Trenitalia, dove possono figurare fino ad una ventina di caratteri alfanumerici.

I sistemi di registrazione dei filobus, benché molto variabili da azienda ad azienda, seguono tutti una certa logica (...logicamente): dove il parco è più ridotto prevale la semplice numerazione progressiva da uno, mentre in caso siano presenti molti veicoli, magari di modelli diversi, le loro matricole sono ripartite in gruppi di due o più cifre, ciascuno contrassegnato da un diverso numero di codice iniziale.

Sono rari i casi di riassegnazione a nuovi esemplari della stessa matricola di veicoli radiati, rarissime le combinazioni di lettere e numeri, mentre è frequente la conservazione dello stesso numero in caso di vendita da un'azienda a un'altra.

Quando l'azienda possiede anche autobus o tram, le serie dei filobus possono essere intercalate, sovrapposte o separate, senza criteri uniformi.

Del tutto particolare era poi la numerazione di Roma, dove verso il 1900 i tram portavano un numero dispari, mentre le loro rimorciate un numero pari. Trent'anni dopo il sistema fu esteso anche agli autobus e ai filobus, anche se nessuno di questi, nel parco romano, era di tipo idoneo al traino di rimorchi. Con l'acquisto dei nuovi filobus, dopo la lunga pausa durante la quale non vi furono filovie, la numerazione è diventata progressiva senza soluzioni di continuità.

## L'ELENCO DEI FILOBUS

Nell'elenco che segue sono condensati tutti i dati di maggiore interesse relativi alle filovie italiane. Non è stato eccessivamente difficile raccogliarli perché, essendo i filobus veicoli a via obbligata, il loro studio è considerato rientrante in quello delle ferrotranvie, così che gli appassionati sono numerosi ed esistono parecchi siti e pubblicazioni.

Ovviamente si noteranno diverse lacune: a parte le inevitabili carenze ed incongruenze della documentazione esistente, anche quella ufficiale, non ho ritenuto di approfondire la materia fino ad avere un quadro completo in tutti i dettagli perché penso che esulino dall'argomento delle targhe.

N.B.: La data di consegna dei rotabili indicata si riferisce a quella del primo esemplare, anche se poi le acquisizioni si sono protratte nel tempo.

Sono indicate con E le reti extraurbane e con U quelle urbane; in una stessa provincia i due gruppi sono separati solo se appartenenti ad aziende diverse. Ad ogni modo i filobus urbani ed extraurbani sono pressoché identici.

I numeri e le sigle delle targhe automobilistiche o filoviarie sono indicate in neretto

Linea	Anni di apertura e chiusura		Numero di filobus, anno di consegna del primo esemplare e costruttore			Matricola e/o targa	Note
Chatillon- S.Vincent (E)	1920	1925	6	1920	Bezzi & Figli		
Torino (U)	1902	1902	1	1902			Sperimentale
Torino (U)	1931	1980		1931	Fiat 656 Fiat 668 Fiat 2401 Fiat 2411 ? Fiat 2405 Alfa Romeo	E 1x 10xx 1100-1121 12xx 2401-2411 6500-6522	In tutto 75 veicoli       Ex Torino-Rivoli
Torino-Chieri (E)	1951	1979	11	1951	Fiat 668 F111	F 1-11	
Torino-Rivoli (E)	1955	1979	4	1955	Fiat 2405	A 1-4	
			24	1955	AlfaRomeo Viberti-TIBB	F 1-24	
Cuneo (E-U)	1908	1968	3	1908	S.T.E.		
			5	1909	S.T.A.E.		
			2	<1927	Rocci & Gritti		
			6	1932	Fiat 656		
Ivrea-Cuorgnè (E)	1908	1935	3	1908	S.T.E.A.M.		
			4	<1927	S.T.A.E.		
			2	<1927	Bezzi & Figli		
Alba-Barolo (E)	1910	1919	2	1910			

Alessandria (U)	1952	1974	6 2 1	1951 1957 1969	Fiat 668 Fiat 2401 Borsani Fiat 668	1-6	In tutto 11 veicoli Ex Catania
Pavia (U)	1952	1968	6 2	1952 1954	Fiat 667 Alfa Romeo 800 AF	1-6 7-8	
Gallarate-Samarate (E)	1904	1906	2	1904		MILANO ..	
Como (E-U)	1938	1978	10	1938 1940	Isotta Fraschini TS 401F1 Alfa Romeo 800AF Alfa Romeo 140F	Da 1 8x	In tutto 33 veicoli
Argegno-Lanzo d'Intelvi (E)	1912	1922	4 2	1912 1912	Filocarri	1-4. Targa 20 ...	
Tirano-Bormio (E)	1915	1916	?	1915	?		Filovia militare
Tirano-Bormio (E)	1941	1950	16 2	1941 1941	Filocarri Filotrattori	1-16 17-18	Filovia merci
Milano (U)	1906	1907	1	1907	?	Senza targa né matricola	Sperimentale
Milano (U)	1933	Attiva	1 1 1 10 14 5 20 6 20 40 50 10 26 35 14 3 21 10 10 10 13 17 31 25 95 5 40 1 1 1 70 33 33 8 10 3	1933 1933 1934 1934 1936 1937 1937 1938 1939 1939 1940 1942 1949 1949 1950 1951 1951 1951 1955 1956 1956 1957 1958 1958 1959 1963 1975 ? ? 1983 1991 1991 1997 2005 1950	Fiat CGE Stigler Macchi Turrinelli OMS/TIBB Fiat 656F Turrinelli Isotta Fraschini/OMS Fiat 656F/101 Isotta Fraschini/OMS Alfa Romeo AR110AF Fiat 672F Turrinelli Alfa Romeo AR140F Fiat 672F/121 Fiat 672f/124 Alfa Romeo A110 AF2 Alfa Romeo AR140AF Alfa Romeo AR 140 AF Fiat 672 Breda Alfa Romeo 140AF Alfa Romeo 140AF Fiat 2405 Alfa Romeo 140AF Fiat 2472 Alfa Romeo 911AF Alfa Romeo 1000F Volvo B59 Iveco 2471U (prototipo) Mauri/Ansaldo (prototipo) Fiat 2470 Iveco 2480 Breda 4001.18 CAM/MAN Irisbus Cristalis Fiat	1 301 302 ? ? 303-307 321-340 400-405 501-520 601-640 641-690 691-700 451-476 701-735 411-424 302-304 425-445 477-486 487-496 311-320 521-533 741-757 341-371 801-825 541-635 534-538 101-120, 201-220 001 998 999 MI 901-970 MI 100-132 MI 200-232 MI 300-307 MI 400-409 400R 401R 404R	Ex Roma Rimorchi da 26 posti
Desenzano (U)	1920	1925	3	1920			
Desenzano-Rivoltella (E)	1926	1932	2	1926			
Bergamo (U)	1921 1949	1922 1978	3 17? 8	1921 1975	Alfa Romeo 900AF Fiat 2411	35-42	In tutto 35 veicoli Ex Verona
Brescia (U)	1936	1968	32? 8	1936 1953 1959	Fiat 635 Alfa Romeo 920 AF Alfa Romeo 910AF45	Da 1 57-64	In tutto 64 veicoli
Cremona (U)	1940	Attiva	10 2 2 5 8 2	1940 1952 1960 1964 1982 1989	Fiat 635 Fiat 668F Fiat 2401 Fiat 2405 Volvo B59 Breda 4001.12	1-10 11-12 13-14 15-19 CR 020-027 CR 028-029	Esercizio Temporaneamente sospeso
Edolo-Ponte di Legno (E)	1915	1918	?	1915			Filovie militari
Primolano-Enego (E)	1915	1918	?	1915			
Marostica-Asiango (E)	1916	1919	?	1916			
Vicenza (U)	1928	1970	29				
Venezia-Mestre-Treviso (E-U)	1933	1967	2		Fiat 656 Fiat 668 Alfa Romeo 920AF Alfa romeo 1000AF	Da 1	In tutto 95 veicoli
Venezia Lido (U)	1941	1966	28			2xx	
Padova (U)	1937	1970			Alfa Romeo 920AF Fiat 2411		In tutto 64 veicoli

Verona (E-U)	1937	1975	2 6 3 16 24 8 19 8	1937   1958  1963 1962	Fiat 656 (prototipi) Breda GU Fiat 668 Breda 2G Fiat 2411 Fiat 2405 Breda 80/2 Fiat 656	301-302 200-205 206-208 209-224 135-136, 145-156, 225-234 137-144 151-169 191-198	Ex Firenze
Trieste (E-U)	1935	1975	5 5 10 56 2 6	1935 1938 1942 1949 1952 1949	Miani & Silvestri Alfa.Romeo. 85 Macchi Alfa Romeo 800 Garavini Alfa Romeo 140 Fiat 672 Alfa Romeo 900	601-605 606-610 611-620 701-707, 710-758 708-709	
Pirano-Portorose (E)	1909	1912	3	1909	Daimler	Senza targa né matricola	
Genova (U)	1938	Attiva		1950	Fiat 668 Lancia Esatau Alfa Romeo 140 Breda 4001.12	19xx, 22xx, 23xx  <b>GE 001-020</b>	In tutto 182 veicoli Sospesa 1973-1998  Matricola 2001-020
La Spezia-Fezzano (E)	1906	1909	4	1906	Turrinelli	31-34	
La Spezia (U)	1951	Attiva	21 9 4 10 14	1951 1956 1957 1963 1988	Fiat 668 Alfa Romeo 900AF Alfa Romeo 910AF Alfa Romeo 1000AF Breda 4001.12	201-217, 241-244 218-226 227-230 231-240 <b>SP 801-814</b>	Sospesa 1985-1987
Ventimiglia-Taggia (E)	1942	attiva	6  10 6 4 14	1942  1983 1985 1988 1991	Fiat 656 Fiat 668 Fiat 2401 Fiat 2411 Fiat 2470 Menarini 201LF Breda 4001.12	13xx 1429-1438 <b>IM 500-505</b> <b>IM 600-603</b> <b>IM 700-713</b>	In tutto 83 veicoli  Ex Bologna Matricola 1500-1505 Matricola 1600-1503 Matricola 1700-1713
Modena (U)	1950	Attiva	16 8 7 7 4 14 10	1950  1959 1964 1975 1986 1999	Fiat 668 Cansa Fiat 401 Cansa Fiat 2411 Fiat Menarini Fiat 2470 CAM/MAN MAN Bassotto	1-16 17-24 29-34 35-41 45, 52 + .. <b>MO 011-024</b> <b>MO 025-034</b>	Ex Livorno
Parma (U)	1953	Attiva	16 4 20 14	1953 1953 1981 1988	Fiat 2401 Fiat 2411 Menarini Tibb LU201 CAM/MAN	001-016 017-020 <b>PR 021-40</b> <b>PR 041-54</b>	Matricola 5021-5030 Matricola 5041-5054
Bologna (E-U)	1955	Attiva	7 3 10 10 35	1989 1989 1997	Aermacchi Fiat 2411  Menarini 220LF Breda 4001.12 CAM/MAN	13xx 14xx 1301+.. <b>BO 001-010</b> <b>BO 011-020</b> <b>BO 021-055</b>	Sospesa 1982-1990 Ex Padova Ex Verona Matr.1001-1010 1011-1020 1021-1055
BO-S.Michele in Bosco (E)	1940	1943	6				
Rimini-Riccione (E)	1939	Attiva	4 2 4 5 1 8 3 17	1939 1939 1939 1954 1964 1970 1973 1975	Fiat 656 Fiat 635 Fiat 656 Fiat Cansa 2401 Fiat Menarini 2411 Alfa Romeo 910AF45 Fiat Cansa 668 Volvo B 59 Mauri R59	1001-1004 1005-1006 1007/10 1011-1015 1041 1002-10 (salt.) 1042, 1043 2226-2228 <b>FO 1001-1017</b>	Ex Brescia Ex Genova
Ferrara (U)	1938	1975	8	1938	Fiat 656	1-8	
Firenze (E-U)	1937	1973		1936  1950 1953	Fiat 656 Lancia Pistoiesi ? Fiat 672 Alfa Romeo 140	F 20xx 2201-2211 3001 31xx	In tutto 69 veicoli
Carrara-Palmignola (E)	1955	1986	12 2 1 4	1955 1957  1981	Alfa Romeo 920F Ansaldo Pistoiesi Fiat 2401 Fiat 2405	Da 1 (?) 1xx	Ex Cremona Acq. Usati
Livorno (U)	1935	1973	4 6 6	1935 1946 1951 1960	Fiat 656F Fiat 656F Fiat 668 Fiat 2411	Da 1 36-39	Ex Anzio-Nettuno  In tutto 71 veicoli
Pisa (U)	1952	1968	15	1952	Fiat 668	1xx	
Siena (U)	1907	1917	5	1907	Turrinelli	1-5	
Perugia (U)	1943	1973	4 1	1943 1964	Breda 1937 Fiat 2411	Da 1x ?	Ex Roma ?



Cagliari (U)	1952	Attiva	9 21 7 15 40	1952 1961 1981 1986	Fiat 668 Fiat 2405 Lancia Esatau Breda Inbus F140 Fiat 2470 Socimi	501-509 551-561 568/92 saltuario 562-568 <b>CA 601-615</b> <b>CA 616-655</b>	
--------------	------	--------	--------------------------	------------------------------	--	--	--