

LE TARGHE DELLE COLONIE ITALIANE

di Guglielmo Evangelista

Qualcuno ha avuto modo di conoscere il *Museo Coloniale* di Roma? E' inagibile da molti anni, ma già negli ultimi tempi di apertura aveva cambiato il nome in *Museo Africano* in modo da evocare un po' meno un passato complesso, controverso e, soprattutto, ormai quasi dimenticato.

Ebbi occasione di visitarlo da ragazzo e fu un vero colpo di fulmine: mi trovai in ambienti silenziosi e in penombra –perfettamente mantenuti da anziani ed austeri inservienti di colore, probabilmente vecchi soldati o vecchi impiegati dell'amministrazione coloniale – ingentiliti da piante esotiche, dove una quantità di oggetti, di quadri e di immagini ripercorrevano la storia del passato coloniale italiano. Naturalmente era tutto di maniera: palmeti lussureggianti, villaggi suggestivi, scene di caccia grossa, elegante vita sociale e, nelle battaglie, sempre noi che figuravamo come "i buoni" contro "i cattivi". A tali condizioni era facile innamorarsi di questo negletto aspetto della nostra storia che, a dispetto di chi afferma il contrario, ebbe più luci che ombre.

Naturalmente la realtà delle nostre colonie fu ben diversa: sacrifici inutili, sole, sabbia, sassi e, nell'ultimo periodo, anche un buon numero di abissini incazzati. Solo molto più tardi mi resi conto di come stavano realmente le cose, ma non mi sono mai pentito del fatto che da allora mi calai in un mondo che ritenevo – e in fondo ritengo ancora istintivamente – ricco di fascino e suggestioni.

Fra le tante fotografie esposte nel museo ce n'era un buon numero che ritraeva un'assortita quantità di veicoli con le targhe coloniali: così, anche se a quei tempi non conoscevo ancora tante targhe ordinarie italiane, conobbi presto l'esistenza di quelle delle colonie benchè purtroppo, essendo ormai il museo chiuso da decenni, non è possibile oggi ritornarvi per approfondire l'argomento.

Certamente ricostruire la storia delle targhe coloniali non è la cosa più facile, e in questo lavoro non mancano le lacune che chissà se riusciranno mai ad essere colmate, ma forse si tratta di uno degli argomenti più affascinanti per la vetustà e la rarità delle informazioni che rendono la ricerca particolarmente stimolante.

Purtroppo, come tutte le targhe del passato, non è facile trovare documenti sulle targhe coloniali: in particolare non sono riuscito a rintracciare, se non in piccola parte, i Bollettini ufficiali delle varie colonie che sarebbero una miniera di informazioni, anche se sono convinto che le raccolte dovrebbero trovarsi in qualche – forse parecchie – biblioteche e, a cercarli bene, salterebbero fuori.

Ho comunque cercato di fare del mio meglio con il materiale che sono riuscito a mettere insieme, e colgo l'occasione per ringraziare qualche amico che mi ha volenterosamente aiutato.

UN PO' DI STORIA E DI GEOGRAFIA

Forse questi paragrafi potranno sembrare a qualcuno superflui, ma non credo che lo siano. Per poter meglio conoscere l'evoluzione della motorizzazione e delle targhe coloniali è opportuno anche conoscere qualche cosa di più di qualche nome e di qualche fatto studiato – male – a scuola.

Il nostro passato coloniale non fu indifferente: possedemmo vasti territori situati in aree disperate e quasi sempre la loro conquista costò campagne militari sanguinose: vi profonderemo denaro e risorse e spesso fummo sinceramente amati e rispettati dalle popolazioni, alle quali demmo molto di più di quanto – in un'Italia ancora in sviluppo ed afflitta dalla povertà e dall'emigrazione – avremmo potuto dare.

Ad ogni modo, nel quadro generale della storia dell'imperialismo europeo, non solo non sfigurammo, ma ci comportammo, anche se vi fu qualche eccezione, in modo che torna ad onore al nostro paese.

ERITREA

Affacciata sul Mar Rosso, fu la "colonia primigenia". Il primo passo fu rappresentato dall'acquisto della baia di Assab da parte della società di navigazione Rubattino nel 1869 per farne un punto di carbonamento delle sue navi (e pensare che erano passati solo otto anni dall'unità d'Italia e Roma non era ancora la capitale!).

Nel 1882 quel territorio fu acquistato dal governo italiano che, nel 1885, occupò senza difficoltà anche il porto di Massaua, situato più a nord, fino ad allora sotto sovranità egiziana, e cominciò la tutt'altro che facile penetrazione all'interno del paese, scandita dalle sfortunate battaglie di Dogali (1887) e di Abba Garimà, passata alla storia come Adua (1896) inframmezzate dalla più brillante prova di Agordat (1893).

Fra il 1900 e il 1915, una volta che furono completate la ferrovia e la strada da Massaua ad Asmara (con il conseguente passaggio della capitale dalla prima alla seconda città), organizzati l'economia e i servizi pubblici, la colonia iniziò un periodo di sviluppo ininterrotto che in pratica, nonostante la seconda guerra mondiale e l'occupazione inglese, grazie alla presenza degli italiani rimasti sul posto, durò fino agli anni '60, quando la convivenza con l'Etiopia, di cui l'Eritrea costituiva dapprima una provincia federata ed alla quale poi fu annessa, controvoglia e senza più privilegi, divenne insostenibile ed ebbe inizio la guerriglia indipendentista.

In realtà tutta la storia dell'Eritrea è una continua lotta contro la più potente e popolata Etiopia, nella quale anche l'Italia si inserì alla grande, guadagnandosi la fedeltà dei guerrieri eritrei che, inquadrati e ben equipaggiati come Ascari nelle truppe coloniali (ma anche come *Zaptiè*, cioè Carabinieri, come marinai e poi

come aviatori), si trovarono perfettamente d'accordo con i nostri interessi espansionistici a danno del grande e prepotente vicino.

L'Eritrea era formata da una sottile striscia desertica litoranea e disabitata, la Dancalia, uno dei posti più caldi e inospitali della terra, con alle sue spalle l'altopiano, raggiungibile in un paio d'ore di ferrovia o di strada, salubre, fresco, con pascoli, boschi e coltivazioni. Procedendo verso ovest l'altipiano digradava verso il più arido e molto più caldo Sudan inglese e le ricche piantagioni di cotone di Cassala: quest'ultimo fu un territorio a lungo infestato dalle bande nomadi dei Dervisci e, a seguito di reiterati negoziati, Cassala fu a volte italiana e a volte inglese, venendo infine definitivamente assegnata all'Inghilterra alla fine dell'800.

Nel 1935 fu rettificato il confine con Gibuti, che allora costituiva il territorio della Somalia francese, mediante la cessione da parte della Francia dei due piccoli territori di Raheita e Der Alua.

A capo dell'amministrazione dell'Eritrea vi era un Governatore e il territorio era diviso in sette Commissariati Regionali.

SOMALIA

La Somalia fu una colonia che si costituì quasi spontaneamente, senza un programma ben definito: il territorio, chiamato a lungo Benadir e che apparteneva al sultano di Zanzibar, fu ottenuto mediante una complessa serie di acquisti, affitti e protettorati fra il 1885 e il 1905. La Somalia fu dapprima amministrata dalla società Filonardi (versione modestissima e nostrana delle grandi società coloniali come la Compagnia Inglese delle Indie), e successivamente passò sotto il diretto controllo del governo italiano.

Nel 1924 la colonia fu ingrandita con l'Oltregiuba, appartenente al vicino Kenia, cedutoci dall'Inghilterra e che, in campo coloniale, rappresentò il modestissimo compenso della vittoria della prima guerra mondiale mentre Francia, Inghilterra e Belgio si spartirono i vastissimi territori africani tedeschi.

La parte nord della Somalia apparteneva in parte alla Gran Bretagna (Somaliland) e in parte alla Francia (Gibuti): nel 1960 il territorio già britannico entrò a far parte della Somalia vera e propria mentre quello francese ottenne più tardi l'indipendenza.

La Somalia, nonostante sia affacciata sull'Oceano Indiano, è un paese molto caldo, pianeggiante, importuoso e per la maggior parte arido o malsano, con scarse risorse, dove è possibile solo uno stentato allevamento. Nelle poche zone umide gli italiani riuscirono però ad impiantare un'agricoltura moderna: al Villaggio Duca degli Abruzzi, a circa cento chilometri a nord di Mogadiscio, fu creata a partire dal 1920 un'enorme azienda agricola affiancata da varie industrie alimentari; fra Merca e Genale, nel Sud del paese, furono impiantate numerose aziende agricole specializzate nella produzione bananiera.

A nord la steppa saliva gradualmente verso l'acrocorno etiopico, con un confine mal definito che poi costituì il pretesto per la guerra del 1935-36.

Vi erano un Governatore e 8 Commissariati Regionali. Nel dopoguerra, durante il periodo di amministrazione fiduciaria (a capo della quale vi era un Amministratore nominato dal Presidente della Repubblica), i Commissariati Regionali furono ridotti a sei.

ETIOPIA E AFRICA ORIENTALE

Nell'800 e nei primi decenni del '900 l'Abissinia (più tardi Etiopia) fu praticamente l'unico stato veramente indipendente e con un embrione di organizzazione – anche se a livello medievale – dell'Africa. E' un paese cristiano, con una lunga storia e forti legami con l'Egitto e le civiltà dell'antico Oriente.

Fu a lungo il grande avversario dell'Italia nella sua espansione coloniale e ci inflisse delle batoste non da poco.

Con poche giustificazioni politiche, facendo soprattutto leva sul grosso torto di costituire un impedimento all'unità geografica delle nostre colonie dell'Eritrea e della Somalia, l'Abissinia fu occupata dall'Italia – non senza un imprevisto sforzo bellico e qualche crudeltà che non ci fa onore – fra l'ottobre 1935 e il maggio 1936. Seguì un periodo turbolento a causa della presenza di bande "ribelli" che continuarono a lungo la guerriglia e, praticamente, le operazioni per soffocare questi disordini si saldarono a quelle belliche contro gli inglesi del 1941.

La Campagna del 1935-36 entusiasmò tutta l'Italia, anche i più tiepidi sostenitori del regime, ma non fu facile come fu fatta sembrare e in qualche caso ci comportammo con ingiustificabile crudeltà anche se, in riscontro, molti sfortunati che caddero prigionieri del nemico ebbero sorte peggiore.

Comunque, nonostante questo e nonostante il breve e difficile periodo nel quale restammo in Etiopia, riuscimmo a lasciare – anche in questo caso con un sacrificio sopra il limite delle nostre possibilità – un'impronta indelebile che si concretizzò soprattutto con la costruzione di ottime strade ed altre opere pubbliche che, nel dopoguerra, ci valsero la riconoscenza e l'amicizia dell'Imperatore e del governo dell'epoca che, dimenticando gli attriti passati, chiesero spesso il nostro aiuto e lasciarono agli italiani i posti chiave dell'amministrazione. Poi, dalla metà degli anni '70, la proclamazione della repubblica e il nuovo assetto politico portarono a una netta cesura con il passato.

L'Etiopia fu annessa all'Italia con il Regio Decreto-Legge n. 754 del 9 maggio 1936 e poco dopo, con il Regio Decreto-Legge n.1019 del 1° giugno 1936, fu costituita l'Africa Orientale Italiana comprendente anche l'Eritrea e la Somalia.

La grande colonia era governata da un Governatore Generale con il titolo di Vicerè d'Etiopia. Il territorio comprendeva il Governatorato di Addis Abeba (che più che altro era un semplice grande comune e il cui Governatore aveva di fatto il rango sindaco) ed i cinque Governi, a loro volta divisi in Commissariati di Governo e Residenze, dell'Eritrea (capoluogo Asmara), della Somalia (Mogadiscio), degli Amara (Gondar), dei Galla e Sidama (Gimma) e dello Harar (Harar).

Sono luoghi in qualche modo familiari a chi conosce la zona nord-est di Roma dove un intero quartiere, peraltro moderno perché risale agli anni '50 e '60, ma che fu progettato proprio a fine anni '30, ha tutte le strade con questi nomi, ormai inutili monumenti di un'epoca tramontata.

Allo scoppio della seconda guerra mondiale, dopo qualche successo nel Somaliland Britannico, l'Esercito Italiano, privo di rifornimenti e rinforzi dalla madrepatria, si batté come meglio poteva contro gli inglesi che premevano da tutte le direzioni fino alla rapida ed inevitabile resa agli inizi del 1941.

In Etiopia ritornò subito l'Imperatore e lo stato riacquistò subito la sua indipendenza: constatati i risultati dell'attività svolta dagli italiani e cancellando il ricordo dell'aggressione di pochi anni prima, il nuovo governo manifestò un'eccezionale riconoscenza nei riguardi dei nostri connazionali che furono mantenuti ai loro posti. L'Eritrea e la Somalia, invece, restarono sotto l'Amministrazione Britannica in attesa di ottenere un assetto politico definitivo.

Nel 1952 l'Eritrea, con una discutibile decisione dell'ONU, venne federata all'Etiopia riuscendosene a svincolare solo nel 1992 dopo una lunga guerra e ad ottenere l'indipendenza, mentre la Somalia, per il cui destino non era stata trovata una soluzione a causa dell'arretratezza delle strutture locali, dal 1° aprile 1950 tornò all'Italia in amministrazione fiduciaria per prepararla all'indipendenza: ritornarono così gli italiani e, da bambino, ricordo come con servizi giornalistici (tipo "la pagina di Mogadiscio"), notiziari cinematografici e televisivi, pubblicità di prodotti di importazione, si tentasse di far rivivere un poco l'atmosfera dei tempi coloniali. Anche dopo l'indipendenza, conseguita nel 1960, i legami con l'Italia restarono strettissimi, perfino dal punto di vista delle targhe automobilistiche: poi, dal 1990 in poi, il paese si è dissolto e la cronaca è ben nota.

LIBIA

La conquista della Libia, fino al 1911 appartenente all'impero turco, racchiude in sé degli aspetti tanto contrastanti quanto interessanti: fu una guerra di aggressione largamente tollerata e ben vista in quanto era solo una tessera delle iniziative europee che, da secoli, miravano allo smantellamento della Turchia; fu anche un anticipo del primo conflitto mondiale comportando per la prima volta in guerra l'uso di aerei e di trasporti automobilistici; nello stesso tempo l'occupazione fu anche concepita come il mezzo per offrire una facile colonizzazione non troppo lontano da casa alle popolazioni contadine italiane, tanto che la campagna militare si attirò l'incondizionata simpatia di molti ambienti socialisti.

Con Decreto del 5 novembre 1911 il territorio fu annesso all'Italia con il nome di Libia, ma quasi subito fu scisso in due colonie distinte: Tripolitania e Cirenaica.

Al di fuori delle città costiere l'occupazione fu però difficile e lenta, con un ripiegamento generalizzato in concomitanza della prima guerra mondiale, tanto che ci dovvemmo trincerare nelle sole città costiere e solo a fine degli anni '20 fu possibile assicurarci il pieno possesso dell'intera colonia, dopo una campagna nella quale il generale Graziani vi trasfuse qualche energia di troppo, seminando rancori verso di noi e rivalità fra le tribù che sarebbero covati a lungo per poi esplodere nel 1968, con il rovesciamento della monarchia e il bando degli italiani.

La Tripolitania era suddivisa sette Commissariati Regionali e tre Comandi di Zona e la Cirenaica in sei Commissariati e due Comandi di Zona; nelle città più importanti esistevano *Municipi* che ricalcavano l'organizzazione dei comuni metropolitani.

Nel 1929 il capo dell'amministrazione civile dell'intero territorio divenne il Governatore della Tripolitania, mentre in Cirenaica il governatore fu retrocesso a Vice-Governatore e fu posto alle dipendenze del primo.

Nonostante questo le amministrazioni delle due colonie restarono distinte fino al 1934 quando, con l'avvio dei lavori della strada litoranea (terminata nel 1937), divenne imminente la caduta degli ostacoli naturali che ne avevano consigliato la separazione, e così i due territori furono riuniti nell'unica colonia della Libia, la cui riorganizzazione fu terminata nel 1937 con la nomina di un Governatore Generale e la creazione di quattro Commissariati provinciali, poi denominati Province (Tripoli, Misurata, Bengasi e Derna), divise in Circondari e Residenze e rette da Prefetti, nonché del territorio del Sahara Libico, retto da un Comando Militare.

La Libia era – ed ovviamente lo è anche oggi - quasi tutta desertica eccetto la stretta fascia litoranea ricca di oasi della quale si tentò, con un discreto successo, di farne una colonia in senso romano, cioè trapiantandovi stabilmente, previa la fornitura di abitazioni e servizi, gli agricoltori provenienti dall'Italia con le loro famiglie. Il programma fu avviato negli anni '30 e proseguì in modo decoroso, ma la seconda guerra mondiale rese vani

tutti i sacrifici e i cospicui investimenti. Quanto al petrolio, che avevamo cominciato a cercare e di cui avevamo trovato promettenti indizi, lo godettero altri.

La Libia fu teatro di aspri combattimenti a partire dal 1941, con avanzate e arretramenti, e fu persa del tutto all'inizio del 1943 subentrando l'amministrazione inglese, eccetto nel Fezzan, costituente la parte sud-occidentale della colonia, che venne occupato dalla Francia.

Dopo la guerra l'Italia tentò invano di ottenerne dall'ONU l'amministrazione fiduciaria e nel 1951 la Libia fu costituita in regno indipendente.

ISOLE DELL' EGEO O DODECANNESO

Fu una colonia che non fu cercata, ma che ci arrivò quasi per caso. Si trattava di parecchie isole appartenenti alle Sporadi e alle Cicladi situate di fronte alla costa anatolica (Rodi, Calchi, Caso, Calimno, Coo, Lero, Lisso, Nisiro, Patmo, Piscopi, Simi, Scarpanto Stampalia con vari isolotti e scogli) che, poiché non erano riuscite a sottrarsi alla Turchia durante la guerra di indipendenza della Grecia nella prima metà del XIX secolo, le appartenevano ancora nel 1911. Nel maggio 1912, nel corso della guerra italo-turca, vennero occupate con l'intenzione di farne una specie di pegno da venire conservato come garanzia per l'esecuzione delle clausole del trattato di pace; nel frattempo, con lo scoppio della prima guerra mondiale, durante la quale ci schierammo di nuovo contro la Turchia, ne mantenemmo il possesso che ci fu definitivamente riconosciuto dal Trattato di Sévres del 1920 assieme alla più lontana isola di Castelrosso occupata dalla Francia durante il conflitto e cedutaci il 1° marzo 1921.

Fummo ben accolti dalla popolazione locale che, anche se come tutti i greci non amava gli italiani, tuttavia li preferiva senza paragone ai turchi, secolari e odiati nemici.

Le isole erano sottoposte ad un Governatore e suddivise in Comuni organizzati all'italiana e, come a voler sottolineare la loro particolare posizione, non dipendevano dal Ministero delle Colonie, ma da quello degli Esteri.

Infatti la posizione del Dodecanneso, come colonia, fu sempre particolare in considerazione della composizione della popolazione, progredita, cristiana e di razza europea; i suoi abitanti erano equiparati in tutto e per tutto ai cittadini italiani, con la sola esclusione del servizio militare.

Prima dell'occupazione italiana non esistevano automobili, poiché nei possedimenti turchi erano vietate, ma anche successivamente la loro diffusione fu lenta, tanto che guida del Touring club del 1929 riferisce che non *si può ancora parlare di vero sviluppo automobilistico nelle isole Egee, per il limitato numero delle macchine private.*

Dopo l'8 settembre 1943 le isole furono teatro di un'accanita resistenza delle truppe italiane contro i tedeschi, ma alla fine furono occupate e tali rimasero fino al 1944. Tuttavia durante questo periodo il Governatore e gli organi di amministrazione non vennero rimossi e così l'Egeo, dopo l'armistizio, fu l'unica colonia a restare nominalmente sotto sovranità italiana (anche se in contestazione fra il Regno del Sud e la Repubblica Sociale), pur con tutte le restrizioni del momento.

Il permanere dell'amministrazione nazionale voleva essere anche un tentativo per ipotecare la sovranità sulle isole anche dopo il conflitto, ma questo non bastò ad evitare che passassero sotto amministrazione inglese e nel 1947 il Dodecanneso raggiunse il suo naturale destino congiungendosi alla Grecia della quale costituirono un *Nomo*.

SASENO

È un'isola di 5,6 chilometri quadrati di fronte alla baia di Valona. Gli accordi con gli Alleati in occasione dell'entrata in guerra dell'Italia nel 1915 ci garantivano, a vittoria conseguita, la piena sovranità sia dell'isola che della città di Valona. Dopo il conflitto, con l'accordo italo-albanese del 3 agosto 1920, rinunciammo a Valona, ma ci fu lasciata Saseno. Non ha importanza per l'appassionato di targhe perché non era abitata da popolazione civile né aveva alcun tipo di amministrazione, ma vi si trovava solo un distaccamento della Regia Marina.

Con l'annessione dell'intera Albania all'Italia nel 1939 il possedimento, che dipendeva dal Ministero degli Esteri come il Dodecanneso e Tientsin, cessò formalmente di esistere.

In questi ultimi anni si è nuovamente costituita a Saseno una base della Marina Militare nel quadro degli accordi di assistenza alle forze armate albanesi.

TIENTSIN

La città venne occupata da una coalizione internazionale durante le operazioni militari in Cina nel 1900 per soffocare la rivolta dei *Boxers* (così come la globalizzazione non è un'invenzione moderna, anche le missioni multinazionali non sono cosa d'oggi). Le forze italiane, che parteciparono a questa campagna, il 21 gennaio 1901 si stabilirono a Tientsin, in quella parte della città che era stata denominata "F" nella ripartizione dei vari quartieri concordata con gli alleati. La piccola area, che si trovava lungo il fiume Pei-ho, comprendeva

un villaggio periferico, una palude e delle saline. Dopo che ci fu garantito permanentemente il possesso con l'accordo italo-cinese del 7 giugno 1902, ci si mise al lavoro per bonificare la palude e costruire un quartiere moderno.

Era considerato, come Saseno, un "possedimento" più che una colonia vera e propria e dipendeva dal Console Italiano di Pechino, che esercitava il potere tramite un Regio Amministratore coadiuvato da un "Consiglio" composto da notabili locali.

La popolazione italiana era composta in buona parte da militari del Reggimento San Marco che presidiavano anche alcuni di forti della regione.

A partire dal 1941, con l'occupazione giapponese di Tientsin, la nostra sovranità fu esercitata con crescente difficoltà in quanto la presenza di una zona "libera" sotto il controllo di occidentali, anche se alleati, veniva vista con notevole diffidenza.

Dopo l' 8 settembre 1943, si tentò una breve resistenza, ma la concessione venne presto occupata da preponderanti forze giapponesi.

STATISTICHE

Una piacevole sorpresa è stata la scoperta di un discreto numero di dati statistici sulla circolazione automobilistica nelle colonie: anche questi, oltre a quelli sulla geografia, sono importanti per potersi rendere conto di come l'ambiente e vari altri fattori abbiano influito sulla motorizzazione e sulle targhe.

	AREA (Km.q.)	POPOLAZIONE	Di cui italiani	Anno
Eritrea	119.000	600.573	70000	1939
Somalia	500.000	990.815	19000	1939
Etiopia	989.000	7.500.000-12.000.000	100000	1937
Libia	1.774.000	876.563	108.419	1939
Egeo	2682	140848	7015	1936
Saseno	5,4	100	100	1936
Tientsin	0,447647	7.954	339	1936

STRADE

	Carrozzabili Km.	Di cui pavimentate	Data
Eritrea	3011	1206	1-5-1938
Etiopia	2793	684	1-5-1938
Somalia	1319	371	1-5-1938
Egeo	400	-	1929
Libia	3300	2106	31-12-1938

VEICOLI CIRCOLANTI

ERITREA

	Automobili	Autocarri	Autobus	TOTALE	Motocicli	Rimorchi	Veicoli importati *
1918							10
1919							30
1920							40
1921							25
1928				197	43	7	
1.7.29	170	131	4	305	44	2	
1930				396	50		
1931				426	60	.	
1938				11400			

* Stima elaborata sul valore monetario complessivo figurante sulle statistiche del commercio estero.

SOMALIA

	Automobili	Autocarri	Autobus	TOTALE	Motocicli	Rimorchi
1927				155		
1931				1100		
1932	816	634	-	1450	-	-
12-1955				4945		

EGEO

	Automobili	Autocarri	Autobus	TOTALE	Motocicli	Rimorchi	Veicoli importati **
1928				150*			
1929							110
1930							200
1932							70
1933							30
1934							350
1935							180
1936							60
1937							100
1938							230
1939							400

* Solo isola di Rodi

** Stima elaborata sul valore monetario o sul peso. Non tutti i veicoli importati venivano poi immatricolati in quanto un certo numero era solo in transito per essere riesportati in Egitto e Turchia

ETIOPIA

	Automobili	Autocarri	Autobus	TOTALE	Motocicli	Rimorchi	Veicoli importati *
1931			-	690			
1932	427	116	-	543			
1933							14 (solo dall'Italia)
1934							211 (2 dall'Italia)
1935							287
1936							1031 (338 dall'Italia)
1937							424

* Solo importazioni via ferrovia Gibuti-Addis Abeba

Autoveicoli circolanti in A.O.I. al 30 giugno 1938

Eritrea	Addis Abeba	Altri territori	Totale
11400	4600	4000	20000

Circolanti in A.O.I. nel dicembre 1939

	Asmara	Mogadiscio	A. Abeba	Harar	Gondar	Gimma
Autovetture	3954	593	2245	221	86	119
Autobus	84	16	32	12	3	2
Autocarri	8467	2146	3637	835	132	508
Rimorchi	412	101	8	11	-	-
Motocicli	543	169	207	23	8	17
Trattrici strad.	-	-	3	1	-	-
Trattrici agr.	85	1	4	31	-	-

LIBIA

Anno	Autoveicoli	Motocicli	Veicoli importati
1913			12
1914			39 auto e 7 autocarri
1915			£ 36930 *
1916			£19995 *

* Basandosi sul valore monetario complessivo figurante sulle statistiche del commercio estero. Considerati i prezzi dei veicoli dell'epoca i veicoli importati nel 1915 non furono più di due o tre e nel 1916 solo uno o due.

TRIPOLITANIA

Anno	Autoveicoli	Autocarri	Autobus	Totale	Trattori	Motocicli
1922					2	
1927						
31.12.28	372	351		693	90	132
1929	351	587		938		153
1930	422	680		1102		178
1931				1025	68	?
1932	456	521	43	1020		172
1933				1325		
1934				1558		

CIRENAICA

Autoveicoli	Motocicli	Totale	Totale Autoveicoli importati in Libia
289			
510			
		952	193
			382
			325

LIBIA

Circolanti 1939:

	Autoveicoli	Motocicli	Rimorchi	Trattrici agricole	Trattrici agricole (1937)
Tripoli	3980	548	363	4	103
Bengasi	1523	340	152	12	54
Derna	176	46	28	-	8
Misurata	76	8	6	-	15

Veicoli esportati dall'Italia nelle colonie

	Autoveicoli			Veicoli industriali			Motocicli	
	1935	1936	1937	1935	1936	1935	1936	1937
Eritrea	655	1662	9501	577	4174	426	379	317
Etiopia	-	160	1090	-	90	-	19	-
Somalia	90	242	634	107	599	9	30	-
Egeo	20	52		1	8	1	10	
Libia	207	247	524	202	225	235	57	136

Da gennaio a novembre 1938 furono complessivamente esportati in AOI 2357 veicoli e 579 motocicli

CARATTERISTICHE GENERALI DELLE TARGHE E DELL'AUTOMOBILISMO COLONIALE

A seconda del territorio e dell'epoca le targhe coloniali presentano una sensibile difformità: infatti il settore automobilistico era regolato localmente dai Governatori anche se, ovviamente, non si poteva evitare di ispirarsi alle caratteristiche di quelle metropolitane: di conseguenza in tutte le colonie le targhe avevano in comune dapprima le scritte in nero su bianco e poi in bianco su nero, in origine con le scritte su una riga e poi su due. Ovviamente anche la numerazione era progressiva con serie separate per i diversi tipi di veicolo; negli anni '30, con l'istituzione dei pubblici registri automobilistici nella varie colonie, anche la disciplina civilistica ed il trattamento fiscale vennero pressochè unificati.

Nelle colonie il parco circolante fu nello stesso tempo limitato e numeroso.

Fu limitato perchè lo sviluppo della motorizzazione era ostacolato dalla mancanza di strade, di officine e stazioni di rifornimento, nonché dal fatto che ogni pezzo di ricambio doveva essere fatto venire dall'Italia a costo elevato ed a prezzo di settimane di viaggio in piroscalo. Tra l'altro le condizioni climatiche sottoponevano i veicoli a prove molto dure né – anche se la Guida dell'Africa Orientale del TCI del 1938 cominciò a sollevare l'argomento – fu mai progettato un fuoristrada adatto a fronteggiare l'ambiente locale e, quando apparvero le prime modeste automobili in versione *coloniale*, ormai la storia dell'impero italiano volgeva rapidamente al termine.

La viabilità metteva a dura prova le strutture dei veicoli: a parte le poche carrozzabili, in rari tratti veramente buone, negli anni '30 le comunicazioni via terra erano normalmente affidate a numerose *camionabili*, che tuttavia non avevano nulla a che fare con l'omonima e coeva Genova-Serravalle: in teoria erano percorribili da autocarri, ma anche per questi non era un'impresa facile: si trattava di tracciati di vie carovaniere superficialmente sistemati, intransitabili nei periodi delle piogge e, normalmente, senza ponti sui fiumi che bisognava guadare: se non altro si trattava di itinerari dove non si correva il rischio di perdersi e lungo di essi sorgevano località abitate, molte con telefono, pronto soccorso e piccoli esercizi di ristoro.

Comunque dopo il 1935 tutte le principali strade vennero rapidamente ricostruite ed asfaltate: guardando i disciplinari tecnici si desume che nessuna di esse, come raggio di curvatura, larghezza, pendenze, fu portata al livello di una grande arteria della madrepatria e tanto meno di un'autostrada, ma le loro condizioni

di transitabilità divennero eccellenti e potevano essere percorse senza difficoltà anche dalle modeste *Topolino*.

I possessori di autoveicoli furono soltanto gli italiani, sia privati cittadini che enti e aziende; i più alti redditi che si percepivano in colonia permisero una motorizzazione precoce rispetto alla madrepatria: la densità automobilistica, fin dagli anni '20, oscillava da un veicolo ogni dieci ad uno ogni venti nazionali, enormemente più bassa rispetto ai cento-duecento abitanti per autoveicolo dell'Italia e, poco prima del conflitto, in certe città dell'Africa Orientale la densità aveva già livelli che si sarebbero raggiunti in madrepatria negli anni '60.

In relazione alle condizioni delle strade nel parco prevalevano largamente gli autocarri, scelti fra i tipi più pesanti che offriva il mercato, che si dimostravano i mezzi più adatti alla circolazione e che spesso venivano adattati per il trasporto di passeggeri.

Sulle carrozzabili o sulle migliori camionabili vennero però istituiti servizi di linea esercitati con normali autobus e, sulle nuove strade dell'Africa Orientale, furono impiegati modelli progettati appositamente, funzionali e lussuosi: ad ogni modo le grandi distanze e i lunghi tempi di viaggio, che comprendevano anche soste notturne, ostacolarono la diffusione degli autoservizi che, per quanto ho potuto accertare, furono i seguenti:

Colonia	Linea	
Eritrea	Suburbane di Massaua (3 linee) Massaua-Asmara Asmara-Addi Ugrì Massaua-Gondar	Urbana di Asmara (1 linea) Asmara-Decamerè Asmara-Addis Abeba
Etiopia	Addis Abeba-Gimma Gondar-Azazò	Assab-Dessiè
Somalia	Mogadiscio-Afgoi- Chisimaio	
Egeo	Rodi-Lindo	Rodi-Monolito
Tripolitania	A-B-C-D Urbane di Tripoli TBO (Tripoli-Bianchi-Zavia) TTB/TH (Tahrana-Homs) TST (Tripoli-Sidi Mesri-Tagiura) Tahrana-Beni Ulid Misurata-Gioda Misurata-Marina	L (Tripoli-Misurata-Sirte) TC (Tripoli-Castel Benito) TMT (Tripoli-Mellaha-Tagiura) TZS (TripoliZavia-Sabratha) Tripoli-Nalut Misurata-Tahuorga Misurata-Sidi Marbahat
Cirenaica	Bengasi-Agedabia Bengasi-La Giuliana Tobruch-Bardia	Bengasi-Berca (suburbana) Bengasi-Derna-Tobruch Cirene-Apollonia

Taxi a tassometro si trovavano in Africa Orientale a Massaua, Asmara, Addis Abeba, Dessiè e Mogadiscio, e poi a Rodi, a Tripoli, Bengasi, Derna e Tobruch.

Gli indigeni, ovviamente, restarono esclusi dal processo di motorizzazione: nelle colonie originarie mancava completamente, tra l'altro, una classe di nobili o di notabili con grandi patrimoni – a differenza, ad esempio, di quanto accadde nell'India inglese – che sarebbero stati invogliati ad imitare gli italiani, anche se non si può escludere che poi facesse eccezione l' Etiopia dove è probabile che qualche *Ras* o *Degiak*, che già possedeva un'automobile prima della conquista italiana, abbia continuato a mantenerla.

Ad ogni modo gli indigeni si inserirono benissimo nell'ambiente automobilistico come autisti e come meccanici, acquistando una perfetta padronanza del mestiere, a differenza di quelli impiegati dalle amministrazioni ferroviarie dell' Eritrea e della Somalia (in Libia operavano le Ferrovie dello Stato con personale nazionale) che non acquistarono mai una particolare abilità con le macchine a vapore.

Nonostante che, per motivi pratici e politici, i territori coloniali fossero polverizzati in circoscrizioni grandi e piccole, il sistema seguito per le immatricolazioni automobilistiche fu sempre accentrato nel capoluogo e comprendente l'intera colonia, anche in considerazione che, di fatto, era lì che si concentrava la maggior parte del parco circolante.

Questo, logicamente, era composto soprattutto da vetture Fiat, ma non mancarono anche vetture di marca straniera, abbastanza frequenti in Eritrea (dove molti taxi erano di costruzione Ford) e in Somalia. Questa presenza era dovuta alla vicinanza con le colonie inglesi di Aden e del Sudan, dove in qualche caso era più conveniente e più rapido procurarsi vetture nuove e relativi ricambi piuttosto che farle arrivare dall'Italia. Dopo la creazione dell' Africa Orientale furono introdotti in grande quantità gli autocarri Alfa Romeo, azienda a quel tempo da poco rilevata dallo Stato e che, per scelta politica, venivano venduti a condizioni di favore alle numerose aziende che vi svolgevano autotrasporti e lavori pubblici. Le autovetture Lancia e le Alfa Romeo erano rare perché troppo sofisticate per le strade coloniali anche se, a giudicare dalle fotografie, le Lancia Aprilia sembrano avere avuto una certa diffusione alla fine degli anni '30.

Fra il 1935 e il 1940 la suddivisione dei centri di immatricolazione in Africa Orientale divisi per Governo e l'istituzione delle provincie Libiche fanno pensare ad un'evoluzione nel senso di un passaggio verso circoscrizioni sempre più piccole, ma lo scoppio della guerra mise anche qui la parola fine ad ogni progetto. Dopo la scomparsa dell'Impero coloniale il permanere dell'impronta italiana, tanto più che non era accompagnata – salvo le inevitabili eccezioni - da un ricordo sgradevole, ha riguardato anche le targhe automobilistiche che, come vedremo meglio più oltre, nel dopoguerra in alcuni territori sono rimaste identiche e, in Eritrea, ancora oggi non sono troppo dissimili da quelle di un tempo.

.....e queste targhe sono spesso montate su molti veicoli di produzione italiana, almeno quelli acquistati fino agli anni '70, con una netta prevalenza delle Fiat 1100, ai quali si aggiungono incredibili "fossili viventi" come gli intramontabili autocarri Fiat 634 e 666 che ancora fino a questi anni, quasi immancabilmente, fanno capolino in molti documentari televisivi.

LE TARGHE DELL' ERITREA

L'inizio della circolazione automobilistica in Eritrea è collegato alla costruzione della ferrovia Massaua-Asmara, iniziata fin dal 1885: mentre i successivi capolinea si spostavano lentamente verso l'interno, il sempre più breve tratto che li separava da Asmara era coperto da un servizio di diligenze in coincidenza ai treni, che risalivano l'altopiano in una quindicina d'ore, alla risibile velocità di molto meno di dieci chilometri orari. Nell'orario dell'ottobre 1902 si legge che la carrozza poteva essere sostituita *senza preavviso* da un'automobile. In questo caso l'arrivo era previsto ben *mezz'ora* prima.

E' un esordio eccezionalmente precoce, al quale non crederei se non avessi visto il documento. D'altra parte potrebbe essere anche verosimile che la società che costruiva la linea fin da allora avesse avuto bisogno per gli spostamenti degli ingegneri di un'automobile, e che in qualche situazione particolare la mettesse a disposizione dei viaggiatori.

Ad ogni modo si tratta di un caso eccezionale, ma destinato a restare unico non per molto, perché già nel 1907 fu aperta ad Asmara la prima autofficina, seguita dopo un paio d'anni da una seconda, indice che già allora gli autoveicoli erano abbastanza numerosi da dare da lavorare a un paio di imprenditori.

Poco prima del 1910 furono messi in servizio dei veri e propri autobus, mentre la linea ferroviaria fu terminata nel 1911.

La prima normativa che sono riuscito a rintracciare sull'automobilismo della colonia è il Regio Decreto n.441 del 20 aprile 1913 che demandò al Governatore dell'Eritrea la disciplina della circolazione *dei veicoli a trazione meccanica destinati a circolare senza guida di rotaie sulle strade ordinarie*.

Probabilmente l'argomento trattava anche delle targhe, benchè non sappia dire di più perché dell'atto conosco solo gli estremi: si potrebbe comunque presumere che i veicoli fino ad allora esistenti non fossero targati.

Esiste l'immagine, come al solito poco chiara, di un autocarro Fiat 15 Ter che percorre una stradina fiancheggiata da grandi baobab. Considerato il modello la foto dovrebbe risalire agli anni '10, e si intuisce la presenza di una targa anteriore rettangolare piuttosto grande a fondo bianco.

E' d'altra parte probabile che le prime targhe fossero analoghe a quelle nazionali dell'epoca, con l'indicazione, in rosso, del nome della colonia seguita da un numero in nero.

In mancanza di documenti non saprei però dire se il nome fosse scritto per esteso (soluzione che si scelse anche dopo il 1927 per altre targhe coloniali e della stessa Eritrea) oppure fosse indicato dalla lettere E o dalla sigla ER (come avveniva nell'Egeo).

Dopo il cambio del tipo e del colore delle targhe avvenuto in Italia nel 1927 anche l'Eritrea, come tutte le altre colonie, cambiò le proprie, probabilmente con un paio d'anni di ritardo e forse in coincidenza con la nuova normativa che riformò le tasse di circolazione e disciplinò la circolazione cioè, rispettivamente, il Decreto del Governatore n.4763 del 20 giugno 1929 e il Decreto del Governatore del 1° agosto 1929 n. 479 (?) dei quali, anche questa volta, conosco solo i titoli e non il contenuto.

Resta comunque il dubbio se il nome figurasse per esteso o abbreviato: purtroppo non mi sono note fotografie di targhe di quel periodo. Tuttavia, da tanti indizi, fra i quali anche quelli che emergono da quanto diremo adesso, è più probabile la prima ipotesi.

Dopo il 1932 (Decreto del Governatore n. 716 del 28 dicembre 1934) anche le targhe posteriori eritree vennero innovate con le diciture su due righe e con l'introduzione dei caratteri Garamond . La riga superiore venne occupata per esteso dalla dicitura *Eritrea*.

La progressione superò le 10000 unità già prima della creazione delle targhe dell'A.O.I., ma le immagini note (fra queste la 10523) si riferiscono sempre a targhe anteriori e quindi non si può sapere quale soluzione sia stata adottata sulle posteriori nelle quali, come s'è detto, il nome della colonia occupava tutto il posto disponibile sulla riga superiore.

Le targhe anteriori, a differenza di quelle metropolitane, avevano il nome anteposto al numero ed erano anch'esse in caratteri Garamond. Mancava il punzone ufficiale su tutti i tipi.

Conosco un'unica fotografia di una motocicletta, risalente agli anni attorno al 1930, della quale si vede solo una targa anteriore curvilinea applicata lateralmente al parafrangente, in bianco su nero, con la scritta ERITREA seguita –forse – dal numero 71.

Questo permette di affermare che all'epoca, come in Italia, le motociclette portavano inizialmente targhe a fondo nero, ma:

- 1- Non si sa se si tratta di una realizzazione di fantasia o se la targa anteriore fosse effettivamente prescritta.
- 2- Se effettivamente anche sulla targa posteriore la scritta fosse per esteso e comunque se si trovasse sulla riga inferiore o su quella superiore.

Con l'introduzione delle targhe dell' Africa Orientale Italiana cessò la distribuzione delle targhe eritree; tutte quelle allora esistenti vennero sostituite.

Sarebbe anche esistito un progetto, mai realizzato, di cambio della sigla dividendo il territorio nelle due circoscrizioni di Asmara e Massaua, con sigle AS e MA.

I veicoli in importazione temporanea non dovevano portare delle targhe particolari ma, prima della nazionalizzazione, potevano circolare liberamente con la targa originaria per un anno negli anni '20, e negli anni '30 per solo sei mesi.

Per le auto nuove era invece prevista una targa provvisoria per un mese in attesa del collaudo e dell'immatricolazione: venivano rilasciate dall'Automobile Club e portavano la sigla ER e un numero progressivo. Ne sono noti due tipi: una con la dizione aggiuntiva *T.P. sbarco* in nero su bianco (che significa *tassa pagata*) e l'altra con la dizione *collaudo* in nero su bianco.

Con Regio Decreto Legge n. 1451 del 28 settembre 1933 fu istituito il Pubblico Registro Automobilistico.

LE TARGHE DELL' AFRICA ORIENTALE

Prima dell'occupazione italiana i pochi veicoli dell'Etiopia portavano una targa che in qualche modo assomiglia al tipo italiano: d'altra parte è logico che, al momento della sua istituzione, avvenuta in un anno non noto, ci sia ispirati a quelle della vicina Eritrea. Erano a fondo nero con scritte bianche su due righe, con il numero su quella inferiore e la sigla della circoscrizione di immatricolazione, in caratteri amarici, su quella superiore.

Dopo l'occupazione del paese e la creazione dell'Africa Orientale Italiana le relative targhe furono istituite con il Decreto del Vicerè n. 45 del 2 febbraio 1937; entro la fine di quello stesso 1937 tutte le targhe preesistenti dell'Eritrea e della Somalia dovevano essere sostituite.

Mentre ovviamente i territori etiopici cominciarono la numerazione da uno, non mi è ben chiaro che cosa accadesse in Eritrea e in Somalia. Dai numeri noti non si capisce bene se i veicoli preesistenti abbiano mantenuto lo stesso numero o anche in questo caso si sia ricominciati da uno (l'articolo 12 del Decreto sopra ricordato disporrebbe teoricamente per questa ipotesi). Forse, da qualche indizio, sembrerebbero seguite entrambe le strade: il numero fu mantenuto sulle targhe già circolanti, mentre una parte di quelle di nuova assegnazione fu utilizzata per coprire i "buchi" dei veicoli radiati, proseguendo poi normalmente, completato questo blocco.

La struttura delle targhe per autoveicoli era identica a quella delle targhe metropolitane, con fondo nero e scritte bianche e, su due righe, una sigla indicante la circoscrizione di immatricolazione, il punzone ufficiale e il numero.

Le targhe delle moto, con scritte azzurre su fondo bianco, portavano la sigla posta sulla riga superiore; quelle dei rimorchi erano su due righe, con la scritta RIMORCHIO su quella superiore e la sigla con il numero su quella inferiore.

La particolarità di tutte le targhe era data dalla presenza, sul lato sinistro, di una striscia verticale aggiuntiva tricolore sulla quale figuravano le tre lettere A O I non puntate rispettivamente su rosso, su bianco e su verde.

Sulle targhe delle motociclette la striscia correva lungo il bordo superiore (il testo che possiedo, che non è però quello ufficiale, parla di un incomprensibile *lato posteriore*).

Sulle targhe anteriori, dove la sigla precedeva il numero, la striscia era orizzontale ed applicata superiormente alla targa stessa, in posizione centrale.

Le dimensioni complessive erano le seguenti:

Autoveicoli (posteriore)	Cm. 22 x 36 (striscia cm. 6 x 22)
Autoveicoli (anteriore)	Cm. 7 x 30 (striscia di cm. 3 x 6)
Motocicli	Cm. 16 x 24 (striscia di cm. 4 x 16)
Rimorchi	Cm. 22 x 36 (striscia di cm. 6 x 22)

Le sigle utilizzate furono le seguenti:

AA Governatora di Addis Abeba
AM Governo dell' Amara
ER Governo dell' Eritrea
GS Governo dei Galla e Sidama
HA Governo dello Harar
SO Governo della Somalia

Risulta che sia esistita anche la sigla SC, appartenente alla regione dello Scioà che si stendeva attorno al Governatorato di Addis Abeba e che, con Regio Decreto Legge n.1857 dell'11 novembre 1938, fu per breve tempo elevata al rango di Governo e, di conseguenza, si è provveduto all'assegnazione di regolari targhe che non ebbero vita lunga.

Una fonte cita AM come sigla di Asmara, ma si tratta di un'indicazione errata in quanto tale sigla, secondo l'univoca documentazione dell'epoca, è da attribuirsi al Governo dell'Amara, oppure questa segnalazione si riferisce ad un periodo molto più in là nel tempo, come vedremo più avanti.

Come dispone l'articolo 11 del Decreto, le targhe erano fabbricate sul posto e distribuite a cura dei Governi e delle sedi locali del Regio Automobile Club; le lettere della sigla delle targhe posteriori, per motivi ignoti, avevano dimensioni lievemente più piccole delle cifre. Erano in carattere stampatello ed è molto curiosa la grafia della lettera A, nella quale il tratto sinistro è verticale e quello destro curvilineo. La cifra 4 era sempre del tipo chiuso.

Esistevano delle targhe identiche ma con sigle speciali per gli autoveicoli appartenenti ai vari governi locali: è nota quella del Governo dell' Eritrea la scritta *Governo ER*. In questa targa sembra mancare il punzone e la parola *Governo* è in caratteri Garamond: potrebbe anche trattarsi di una targa persistente alla creazione di quelle dell'A.O.I. e "riciclata" senza alcuna modifica se non l'applicazione della striscia tricolore.

La coppia di targhe automobilistiche, anteriore e posteriore, costava 35 lire, quella motociclistica 16 lire (ben presto aumentate a rispettivamente a 40 e 20 lire), e quella per i rimorchi, inizialmente, 25 lire.

La guida dell'Africa Orientale del T.C.I. del 1938 accenna all'esistenza di queste targhe, inserendo anche dei piccoli disegni che le raffigurano: su questi compaiono dei numeri che potrebbero essere di fantasia come potrebbero corrispondere effettivamente al numero più alto raggiunto al momento dell'acquisizione dell'informazione, anche se questo sembra eccessivo per l'Amara. Tali numeri sono i seguenti:

AA	1615
AM	367
ER	7891
GS	278
HA	1374
SO	1329

Secondo quanto indicato dal Touring, tuttavia, la sigla della Somalia sarebbe stata SOM, benchè il Decreto del 1937 indichi SO, e le fotografie che ho rintracciato lo confermano.

L'organizzazione amministrativa venne subito molto curata ed era in linea con quella metropolitana: il 2 febbraio 1937 fu istituito il Pubblico Registro Automobilistico e furono stabilite le sedi del Regio Automobile Club d'Italia che, nel 1938, avevano i seguenti recapiti:

Addis Abeba: Piazza Impero

Asmara: Viale Mussolini angolo Via Croce del Sud (con succursale RACI a Massaua)

Harar: Piazza Fontana

Mogadiscio: Piazza IV Novembre

Mancano gli indirizzi di Gondar e di Gimma, ma trattandosi di città più periferiche è probabile che non avessero ancora avuto una sede definitiva.

E' interessantissimo il Decreto del Governatore del territorio dei Galla e Sidama del 18 dicembre 1936 che, estendendo alla regione le stesse disposizioni sulla circolazione automobilistica esistenti in Somalia, disponeva che, in attesa che venissero rilasciate le regolari targhe metalliche, queste dovevano essere sostituite da targhe in legno: non è specificato quali diciture dovessero portare, ma probabilmente ci si riferiva a quelle previste per tutta l'Africa Orientale che sarebbero state istituite dopo un paio di mesi e che dovevano già essere note.

Accenno infine ad una fotografia di una cerimonia, scatta ad Addis Abeba e che risale sicuramente a dopo l'occupazione italiana come conferma la presenza delle bandiere che tuttavia, curiosamente, sono senza lo stemma sabauda. In essa compaiono diverse automobili di modello non identificabile: le targhe – si vedono solo le anteriori - sono illeggibili, ma ce n'è una di formato chiaramente italiano, che potrebbe essere una dell'Eritrea ancora senza talloncino tricolore se non addirittura una di quelle etiopiche non ancora sostituita, mentre se ne vede un'altra a fondo bianco che tuttavia è di formato sensibilmente superiore a quelle militari e che resta del tutto sconosciuta.

LE TARGHE DELLA SOMALIA

Esiste una fonte del 1912 che accenna già ad automobili ed autocarri esistenti Somalia e, in proporzione al numero di italiani, la motorizzazione fu più diffusa che altrove, nonostante il governo locale imponesse tasse di circolazione molto alte: verso il 1928 le automobili pagavano 500 lire e le moto e gli autocarri 150.

Non conosco targhe somale a fondo bianco, ma sono numerose le immagini di quelle più recenti, anche se mostrano un assortimento indifferenziato di tipi: quelle con le scritte su una riga portano tanto la scritta SOM che la scritta SOMALIA.

Le targhe SOMALIA 1 e SOMALIA 2 appartengono a grosse autovetture scoperte ritratte in occasione di cerimonie ed è verosimile che, con l'istituzione delle targhe a fondo nero, i primi due numeri siano stati assegnati alle autorità (ma questo allora farebbe pensare che in Somalia, a differenza delle altre colonie, non esistesse la targa propria del Governo).

Le targhe più recenti su due righe hanno la scritta SOMALIA (in caratteri più piccoli delle cifre) o la sigla SO. Queste ultime furono probabilmente introdotte in occasione della promulgazione di una nuova normativa sulla circolazione avvenuta con Decreto del Governatore n. 9690 del 13 maggio 1933.

Con Regio Decreto n. 2538 del 19 dicembre 1935 fu istituito il Pubblico Registro Automobilistico.

LE TARGHE DELLA LIBIA

Fin dagli anni immediatamente successivi all'occupazione la Libia fu meta di un certo flusso di veicoli privati e di autocarri, ma mi sono note solo le targhe a fondo nero degli anni '30 del formato con le scritte su una riga; queste portavano la scritta TRIPOLI per la Tripolitania e CNA per la Cirenaica (o, secondo un'altra fonte CNAICA), con il numero anteposto alla scritta.

Le tasse di circolazione erano molto più miti di quelle ricordate per la Somalia e partivano da un minimo di 150 lire annue per le automobili, 25 per le motociclette e 50 per gli autocarri.

Esiste anche la fotografia della targa LIBIA 518 su un'unica riga. E 'un'immagine che lascia perplessi perché:

- L'unificazione della colonia sotto un unico nome avvenne nel 1934, quando le targhe dell'area italiana – almeno quelle note – avevano due righe.
- Una fonte, apparentemente attendibile (il periodico *L'Automoticlo*), afferma che le sigle separate sono restate in uso fino all'introduzione del nuovo tipo di targa di cui parleremo più oltre.
- Esiste la foto della TRIPOLI 2137 appartenente a una Balilla a 4 marce (quindi un modello costruito a partire dal 1934) nel nuovo formato su due righe, che dimostrerebbe la sopravvivenza delle sigle separate.

Bisognerebbe concludere che la targa LIBIA 518 non sia autentica, oppure che appartiene ad una serie sconosciuta che, tra l'altro, sarebbe stata in uso per un brevissimo periodo forse subito dopo il 1927 (ma anche in ogni caso questo contrasta con la separazione delle amministrazioni allora esistente).

Nell'ambito del riordino amministrativo della colonia, fu promulgato il Regio Decreto n.1755 del 3 aprile 1937 *Norme sulla tutela delle strade e per la circolazione in Libia*, un testo abbastanza noto e che contiene norme analoghe a quelle che regolavano il settore in Italia.

Il Governo della Colonia doveva provvedere alla provvista ed alla distribuzione delle targhe e ciascuna, i cui modelli erano depositati presso l'Ufficio dei Lavori Pubblici, portava la scritta *Libia* alla quale seguiva una lettera che individuava la provincia:

- T Tripoli
- B Bengasi
- D Derna
- M Misurata.

Fondamentalmente erano identiche alle targhe italiane con fondo nero per gli autoveicoli e fondo bianco con scritte azzurre per i motocicli, ma con diverse particolarità che le distinguevano:

Tipo	Riga superiore	Riga inferiore
Posteriore per autoveicoli	Libia - punzone ufficiale - Lettera provinciale	Numero di immatricolazione
Motocicli	Numero di immatricolazione	Punzone ufficiale – Libia - Lettera provinciale
Rimorchi	Libia - punzone ufficiale - Lettera provinciale	Numero di immatricolazione con sottostante la scritta <i>rimorchio</i>
Prova	Libia - punzone ufficiale - Lettera provinciale Sovrastata dalla scritta PROVA	Numero di immatricolazione
Anteriore per autoveicoli	Libia – lettera provinciale- punzone ufficiale – numero di immatricolazione	

Qualora il numero di immatricolazione avesse superato le diecimila unità la cifra 1, come sulle targhe italiane, avrebbe dovuto essere posizionata sulla riga superiore dopo la lettera indicativa della provincia.

Fu stabilito che la sostituzione delle targhe preesistenti avrebbe dovuto avere inizio il 1° luglio 1937 e terminare entro il 31 dicembre successivo.

Era anche prevista una targa provvisoria di cartone che portava solo un numero progressivo e veniva rilasciata dall'Ufficio delle Opere Pubbliche per il tempo necessario alle operazioni di collaudo ed immatricolazione od ai veicoli destinati all'esportazione.

I veicoli appartenenti a residenti nel Territorio Militare del Sud potevano essere immatricolati indifferentemente in ciascuna delle quattro circoscrizioni provinciali, permettendo così ai proprietari che si trovavano in quell'aerea sterminata di approfittare degli uffici più vicini.

Esisteva anche una targa riservata agli autoveicoli del governo: è nota una con la sigla GT a fondo bianco e quindi antecedente al 1927, ed una più recente a fondo nero con la scritta LIBIA GOV.

La Libia fu la prima colonia che, dal punto di vista giuridico, allineò la propria normativa sulla proprietà degli autoveicoli a quella dell'Italia, con la creazione del Pubblico Registro Automobilistico, istituito in Tripolitania con Regio Decreto Legge n. 3280 del 9 dicembre 1928 e in Cirenaica con R.D.L. n. 1292 del 24 settembre 1931.

Corre voce dell'esistenza, databile al 1940 circa, di una serie di sigle delle quattro province diverse da quelle previste dalla normativa del 1937 e cioè TL (Tripoli), BE (Bengasi), DE (Derna), MU (Misurata). Trattandosi di sigle di due lettere ne deriverebbe che non avrebbero trovato posto nella targa con la scritta *Libia* e sembra difficile che la disciplina fosse cambiata quasi subito dopo la promulgazione del Decreto del 1755/1937 e, comunque, di queste non esiste alcuna testimonianza fotografica: forse si trattò solo di una proposta di riforma connessa ad un progetto di completo inserimento della Libia nel tessuto metropolitano che, ovviamente, abortì con lo scoppio della seconda guerra mondiale.

In questo contesto si collocherebbe anche la sigla HO, che sembra essere stata riservata alla cittadina di Hon (o Hun), il centro più popolato dell'oasi di Giofra nell'entroterra siriano ma che, secondo me, era prevista per la molto più grande città di Homs, sulla costa a est di Tripoli.

LE TARGHE DELL' EGEO

Dell'Egeo ho la certezza che, prima del 1927, le targhe avevano la sigla R in rosso. Esisteva anche una targa con sigla GR per i veicoli appartenenti al governo.

Con l'introduzione delle targhe a fondo nero compaiono diversi tipi, dei quali è difficile stabilire l'esatto periodo di rilascio, e precisamente:

Righe	Disposizione delle scritte	Periodo	Note
Una	Numero – punzone ufficiale – R – Croce di Malta inscritta in una circonferenza	1927(?) - 1935	
Due	RD punzone ufficiale – Croce di Malta (riga superiore) – Numero (riga inferiore)	1935- ?	Zeri complementari a 1000
Due	Rodi (riga superiore) – Numero (riga inferiore)	?	

E' nota anche una targa anteriore con il numero che precede la sigla per esteso Rodi che su *Targhe italiane* si dice molto più piccola del normale, ma forse appartiene al periodo nel quale la confezione delle targhe anteriori era affidata ai proprietari e non si badava a realizzarle con criteri uniformi.

Le testimonianze fotografiche di queste targhe sono abbastanza numerose, ma mancano immagini dell'epoca che permettano una loro più precisa assegnazione ai vari periodi.

La presenza della croce, che era il simbolo di Rodi, denota la realizzazione locale delle targhe; probabilmente tale simbolo scomparve nei tardi anni '30 in concomitanza con l'istituzione del Pubblico Registro Automobilistico ed un presumibile riordino del settore delle targhe, di cui comunque non conosco la data precisa.

E' nota anche una targa motociclistica del primo periodo, a fondo nero, con il numero sulla riga superiore e, su quella inferiore, il punzone ufficiale, R e la Croce di Malta inscritta in una circonferenza.

LE TARGHE DI TIENTSIN

Finalmente ho raccolto delle informazioni attendibili su Tientsin. Il territorio sottostava al regime delle concessioni in Cina regolato dal diritto internazionale e, come tale, non era una "proprietà" italiana come le colonie africane: ne conseguiva che non poteva avere delle proprie targhe (e neppure commercio estero, come attestano le statistiche); le automobili quindi avevano la targa cinese ma, purtroppo, il noto e accurato manuale RPW di Europlate al proposito ha una lacuna e non sa dire praticamente nulla: da esso si desume che all'epoca le targhe cinesi avevano diversi colori, degli ideogrammi e un numero in caratteri occidentali.

Qualora un italiano, rimpatriando, portasse con sé la sua vettura, il Ministero degli Esteri aveva diramato apposite disposizioni per facilitarne l'immatricolazione in Italia: non doveva infatti essere tanto facile per i caotici uffici della Motorizzazione valutare i dati tecnici riportati in una licenza cinese e convertirla in una italiana, anche se probabilmente la prima aveva la traduzione in inglese.

Ho però visto delle fotografie di automobili senza alcuna targa: forse si trattava di veicoli destinati a non uscire dalla concessione o più probabilmente, in Cina, non si era troppo rigorosi con le norme di circolazione.

LA POLIZIA DELL'AFRICA ITALIANA

Fu un nuovo corpo di Polizia specificatamente destinato alle colonie africane in generale, soprattutto all'Africa Orientale, e fu istituito con il nome di Polizia Coloniale, assieme a tutti gli altri rami della pubblica amministrazione dell'Impero, con il Regio Decreto Legge n. 2374 del 14 dicembre 1936, venendo poi disciplinato dal Regolamento organico approvato con Regio Decreto n. 1211 del 10 giugno 1937; dopo che la Libia fu costituita in territorio metropolitano, nel 1939 cambiò il nome in Polizia dell'Africa Italiana.

Vi confluirono molti soldati e Camicie Nere reduci della Campagna in Etiopia del 1935-1936 e comprendeva anche varie formazioni indigene, particolarmente impegnate nel contrastare in Abissinia la guerriglia dei partigiani del deposedo imperatore.

Il colore caratteristico del corpo era l'azzurro, che era presente nelle pittoresche uniformi degli agenti indigeni e che era anche l'ordinario colore dei veicoli.

La storia della PAI è abbastanza singolare: dopo pochi anni, pur essendo state perdute prima l'Africa Orientale e poi la Libia, il corpo non fu disciolto ma, con il personale che si riuscì a rimpatriare prima del 1941 e con quello proveniente dalla Libia nel 1943, continuò ad operare in Italia a rinforzo della polizia ordinaria, soprattutto a Roma; gli agenti della PAI (che a Roma erano soprannominati *paini*) in parte concorsero poi a formare la Guardia Nazionale Repubblicana e la polizia della Repubblica Sociale, guadagnandosi una fama tutt'altro che buona, mentre altri parteciparono alla Resistenza o prestarono servizio nel Sud. Più tardi, nel dopoguerra, molti elementi confluirono nel Corpo delle Guardie di Pubblica Sicurezza.

Il Corpo venne sciolto con il Decreto Legislativo Luogotenenziale n.43 del 15 febbraio 1945 che all'articolo 11 disponeva che, fra gli altri beni mobili, tutti gli automezzi sarebbero stati trasferiti all'amministrazione della Pubblica Sicurezza.

Dal marzo del 1938 cominciarono ad essere rilasciate apposite targhe ai veicoli in dotazione.

Queste erano a fondo bianco con le scritte su tre righe: *Polizia Coloniale* in azzurro in caratteri più piccoli delle cifre sulle prime due righe, e il numero progressivo in nero sulla terza riga.

Con il cambio di nome cambiò anche la targa, che ricevette la sigla PAI; dapprima a fondo bianco con scritte azzurre, e dopo solo un mese divenne a fondo bianco con scritte rosse (ma nelle foto più recenti tutte le scritte sembrano nere). E' nota anche una targa con la scritta per esteso *Polizia Africa Italiana*.

Fu uno dei primi esempi di targa con zeri complementari fino a 1000 (ma ci sono eccezioni: la fotografia di una targa motociclistica ne mostra due e, quindi, questi andrebbero fino a 10000, e conosco un altro paio di immagini nelle quali figurano solo tre cifre e nessuno zero). Questa soluzione, peraltro, era destinata a non essere seguita nel territorio metropolitano perché pochi anni dopo le targhe della provincia di Caserta, costituita nel 1945, non li portavano e per rivederli bisognò attendere fino alla costituzione della provincia di Pordenone nel 1968.

I motocicli, come quelli dell'Esercito e della Milizia, portavano una targa anteriore di forma curva e posta sopra il parafrangente; la progressione era promiscua per tutti i tipi, come poi si verificò anche per la Polizia della Repubblica.

Il parco mi è poco noto e, pur superando le mille unità, non doveva essere proporzionalmente molto consistente considerando le ampie estensioni di territorio che dovevano essere pattugliate ma, d'altra parte, molta dell'attività si svolgeva all'esterno della normale rete viaria con drappelli a piedi, cammellati o a cavallo.

Non sono riuscito ad appurare con precisione i tipi di veicoli in servizio: la documentazione è scarsissima e anche i pochi libri sull'argomento sono piuttosto sintetici; i modelli di cui ho accertato la presenza sono i seguenti:

Autocarro	Lancia 3RO	
Autocarro	?	Autocarro protetto
Camionetta sahariana	AS 42	
Autoblindo	AB 611	Dotazione complessiva 36 unità
Autoblindo	AB 40/41	Dotazione complessiva di circa 70 unità di cui 41 AB 41
Motociclo	Guzzi 500 Alce	
Motociclo	Guzzi Falcone	
Motocarro	?	Probabilmente in dotazione solo ai reparti in Italia. Dall'immagine che conosco sembra troppo pesante per essere un Guzzi Trialce: forse è un Gilera del tipo edile.

PROGRESSIONE DELLA NUMERAZIONE

Si tratta di un argomento tutt'altro che facile, considerato che le fonti iconografiche e documentali, se riescono a fornirci un quadro accettabile delle caratteristiche delle targhe coloniali, non sono certo sufficienti per ricavare un'idea precisa del progredire delle sequenze sulle targhe.

Lavorando su quanto disponibile e appoggiandomi alle statistiche, ho potuto ricavare i seguenti quadri dei numeri più alti raggiunti nel tempo che tuttavia, eccetto poche eccezioni, penso che abbiano una certa approssimazione.

Va tenuto conto, nei territori dell'Africa Orientale, che la motorizzazione ebbe un impulso notevolissimo dopo il 1936 ed il ritmo delle immatricolazioni crebbe in modo esponenziale.

ERITREA		SOMALIA		EGEO	
1935	7000	1929	400	1928	200
1936	11800	1.6.36	3142	1932	400
13.2.39	15446	1954	6000	1937	1000
1962	>26000	1960	13000		

AFRICA ORIENTALE

	AA	AM	ER	GS	HA	SO
1937*	1615	367	7891	278	1374	1329
1941	7000		20000			

* Dati TCI da verificare

LIBIA

	TRIPOLI	CNA			
1934	2600				
	T	B	D	M	
1937	2000				
1938	3000				

IL DOPOGUERRA

Come in tutta la storia dell'umanità, raramente il passaggio da un'epoca all'altra avviene in modo netto e improvviso: al contrario, anche se possono accadere dei fatti traumatici che in un brevissimo periodo cambiano le cose dal punto di giuridico e formale, le modifiche della realtà di tutti i giorni e della mentalità delle popolazioni avvengono molto più lentamente. Così la seconda guerra mondiale e la perdita dell'Impero non segnarono la fine dell'influsso italiano negli antichi territori che invece si esaurì molto lentamente: la massiccia presenza dei nostri connazionali, le nostre istituzioni amministrative, l'uso della lingua italiana proseguirono praticamente immutati ancora per parecchi anni, per poi stemperarsi, ma lasciando un'impronta che dura ancora oggi.

Non è stato diversamente per le targhe, che continuarono per molto tempo ad essere rilasciate come prima, eliminando, al massimo, il punzone ufficiale con lo stemma fascista.

ERITREA

Dal 1941 in poi ci si limitò a tagliare o verniciare in nero la banda tricolore con la scritta AOI. Continuarono ad essere assegnate le targhe del tipo precedente, proseguendo anche con la numerazione.

Nel dopoguerra, fino al 1° gennaio 1946, la circolazione automobilistica in Eritrea – ma probabilmente anche negli altri territori già italiani – fu sottoposta a vincoli molto rigidi, con la conseguenza, anche a causa della difficoltà delle importazioni, di una quasi completa stasi della motorizzazione.

Durante l'occupazione inglese compare la targa BAE (British administration Eritrea) in nero su bianco su due righe, di chiara fattura inglese. Si potrebbe quindi pensare che esistessero anche targhe BAS e BAL per la Somalia e la Libia delle quali, comunque, non esiste traccia.

Dopo il 1952 l'Eritrea mantenne una larga autonomia dall'Etiopia che si estrinsecò anche nelle targhe, che restarono immutate, come dimostrano numerose fotografie; anche la numerazione sembra essere proseguita consequenziale, benché notevolmente rallentata rispetto all'anteguerra, a causa del minor numero di italiani presenti e delle condizioni economiche, che non tornarono più a livelli della fine degli anni '30 e, nel lungo periodo che corre fra il 1950 e il 1965, sembra che siano stati assegnati solo i numeri da 2xxxx a 3xxxx.

In una foto di quel periodo che ritrae una targa anteriore, sembra che vi fosse anche un punzone ufficiale fra la sigla e il numero, ma la resa dell'immagine non permette di capire il tipo.

Dopo il 1960, quando la regione divenne una semplice provincia etiopica, per cancellare ogni traccia di autonomia, la sigla regionale ER fu cambiata in quella provinciale AM con caratteri scritti in amarico: a pagina 39 di "Un secolo di targhe" se ne vede un chiarissimo esempio (visto che mi sono studiato al proposito quello sterminato alfabeto e voglio che lo si sappia, va precisato che nella sigla compaiono la A e la M del *settimo ordine*, che corrisponde ad una certa intonazione vocale). Sembra però che, anche in questo caso, l'aspetto delle targhe non abbia subito altre variazioni mentre la numerazione dovrebbe essere ricominciata da 1.

Ottenuta l'indipendenza nel 1993 sono state istituite nuove targhe, ma ancora una volta l'eredità italiana si è fatta sentire. Anche se vi sono contrassegni di vario tipo e differenti colori a seconda dell'uso al quale il veicolo è destinato, resta la vecchia sigla ER e le scritte su due righe (ma con cinque numeri anziché quattro su quella inferiore).

Ho visto recentemente una buona foto di un vecchio taxi Fiat 1300 all'Asmara: certo si vede che non ha una targa italiana, ma l'aria di famiglia è inconfondibile.

ETIOPIA

Mancano informazioni per il periodo immediatamente successivo alla riconquistata indipendenza, anche se in qualche foto degli anni '50 sembra che fosse ancora adottato il tipo italiano a fondo nero e su due righe, ma con la sigla territoriale in amarico. Ad ogni modo, al giorno d'oggi, il sistema di immatricolazione dei veicoli etiopici si è completamente allontanato da quello italiano.

SOMALIA

La targa coloniale della Somalia proseguì immutata nel tipo e nella progressione numerica durante l'occupazione inglese: Mark Bacarelli mi ha segnalato l'immagine della SO 3142 ripresa indubitabilmente in quel periodo perché l'auto, un'Alfa Romeo, ha vicino un ufficiale inglese e attesta due cose: in primo luogo quel numero fu rilasciato per certo nel 1936, e quindi fu mantenuto anche dopo il 1937 in occasione del rilascio delle nuove targhe AOI; in secondo luogo la targa fu conservata successivamente al 1941, previa eliminazione della striscia tricolore.

Non vi furono modifiche neppure con l'avvento dell'Amministrazione Fiduciaria e il primo periodo dell'indipendenza. In una fotografia della cerimonia dell'insediamento della nuova amministrazione italiana nel 1950 si vede una Fiat 2800 la cui targa anteriore, benché illeggibile, è chiaramente del tipo in questione.

Dopo il 1960 ricomparve – anche questo a similitudine delle targhe italiane – il punzone ufficiale con lo stemma nazionale, inserito fra il nome del territorio ed il numero nelle targhe anteriori e su quelle con una sola riga, o nello spazio intermedio fra le due righe quando la targa era di questo tipo. Verso il 1980, a seguito della riforma linguistica che portò all'introduzione della lingua somala scritta, la targa crebbe di dimensioni e, come molte targhe medio orientali, figurò con scritte sdoppiate: a sinistra la struttura di vecchio tipo, con *Somalia* o *Somaliya* in caratteri latini, e sulla riga inferiore il numero, mentre a destra figuravano le corrispondenti diciture in caratteri arabi, il tutto sempre a fondo nero.

Durante il periodo dell'amministrazione fiduciaria, poiché la maggior parte delle auto erano italiane ed avevano il portatarga fatto su misura per le nostre targhe, il tipo posteriore più diffuso fu quello su due righe con la scritta SOMALIA su quella superiore (ricordo benissimo una Fiat 1100 vista in Italia poco dopo il 1960), ma è noto anche un tipo su una sola riga con la sigla SO, e un terzo tipo su due righe con la sigla AFIS (le lettere sono più piccole delle cifre), riservato ai veicoli del governo. Le jeeps avevano una targa identica più piccola.

La foto che illustra quest'ultimo tipo lo mostra in caratteri Garamond – quindi dovrebbe risalire a prima del 1952 – mentre quelle ordinarie erano sempre in stampatello

LIBIA

Le targhe di tipo italiano dovrebbero essere state consegnate fino al raggiungimento dell'indipendenza, anche se non ho riscontri certi. In seguito, su qualche tipo, si ritrova una certa "aria di famiglia" come il fondo nero o alcuni caratteri in Garamond; è però probabile che si tratti solo di alcune coincidenze fra due sistemi che sono andati sempre di più allontanandosi.

Forse è ascrivibile alla Libia dell'immediato dopoguerra una targa strana, del quale esiste un esempio fotografico, peraltro unico.

E' una targa in bianco su nero, in caratteri Garamond su una sola riga con la dicitura TF 0852 e che, fra sigla e numero, porta lo scudetto dell'Associazione Mutilati. Sono elementi che la rendono sicuramente italiana, assieme ad altre caratteristiche molto dubbie come l'unica riga e lo zero complementare, oltre alla sigla non attribuibile ad alcuna città: si potrebbe fare l'ipotesi che il suo significato sia *Territorio del Fezzan* o *Territoire du Fezzan* e che sia stata fornita per gli autoveicoli circolanti nel Fezzan libico, occupato dai francesi.

In effetti il Fezzan, già appartenente al Sahara, come si è visto nell'anteguerra immatricolava i suoi veicoli indifferentemente in una qualsiasi delle province costiere, ed è verosimile che, separato amministrativamente dal resto della Libia, abbia ricevuto una propria targa.

La fabbricazione italiana – sarebbe stato molto più logico che le targhe venissero realizzate nelle vicine Tunisia o Algeria - potrebbe trovare giustificazione nell'ambito delle forniture in conto riparazione danni di guerra.

EGEO

Qui non vi è molta storia da raccontare: la targa italiana fu utilizzata fino al 1947, anno nel quale fu introdotta la normale targa greca. Seguendo le modifiche apportate negli anni al sistema di immatricolazione di quella nazione, le isole hanno mantenuto sempre una propria autonomia con lettere o sequenze distintive rispetto alle altre regioni. Nel sistema attualmente vigente dal 1983 il Dodecanneso è contrassegnato dalle lettere greche PO (cioè RO=Rodi), con l'eccezione dell'isola di Cos che da quella data ha ricevuto targhe separate e la propria sigla KX.