

LE TARGHE E I VEICOLI DELL'ESERCITO ITALIANO

Dal 1927 al 1947: Regio Esercito

di Guglielmo Evangelista

LE TARGHE “REGIO ESERCITO”: CARATTERISTICHE E VEICOLI

CONSIDERAZIONI GENERALI

Dalla fine degli anni '20 in poi la motorizzazione del Regio Esercito fece dei passi da gigante benché continuasse ancora a lungo, ed anche per tutto il periodo della guerra, l'uso della cavalleria montata e dei quadrupedi: l'esistenza di zone di operazione in territori impervi come quelli coloniali e balcanici, le croniche difficoltà di bilancio e, non ultima, una certa mentalità tradizionalistica che non voleva morire ritardarono la completa modernizzazione; tuttavia, con gradualità, la presenza di autoveicoli, destinati a tutti gli impieghi operativi, non divenne più un'eccezione di pochi reparti privilegiati né una risorsa di emergenza solo quando non se ne poteva fare a meno.

Le fonti pubblicistiche che esaminano la motorizzazione di questi anni sono abbastanza numerose e riportano molte immagini e dati e, a questo proposito, non si può omettere di citare le opere di Nicola Pignato che si sono rivelate fondamentali per l'approfondimento di non pochi aspetti dell'argomento.

Tuttavia molti autori si polarizzano sempre sugli stessi tipi di veicoli, di cui probabilmente ci è rimasta una documentazione archivistica particolarmente abbondante e accessibile, trascurandone molti altri sui quali ho cercato di procurarmi materiale inedito. Molte informazioni, poi, le ho potute ricavare da parecchie riviste dell'epoca che, come era d'uso, riportavano frequenti articoli di materia militare fra gli argomenti di attualità.

Il panorama della motorizzazione militare, prima e durante la guerra, è forse il più assortito e interessante di ogni epoca: negli stessi anni vissero tanto i mezzi più antichi, pionieristici, risalenti alla guerra 1915-1918 e trattenuti ancora in servizio, quanto le realizzazioni più moderne, che sono sopravvissute fin quasi ai giorni nostri, oltre a tutta una serie specifica di veicoli coloniali e speciali.

La rapida evoluzione della tecnica di quegli anni e i continui tentativi di potenziare, almeno con provvedimenti di facciata, le capacità belliche dell'esercito, hanno portato alla realizzazione di un'infinità di nuovi veicoli e di realizzazioni originali, alcune abbastanza stravaganti e senza futuro già al loro nascere, ed altre che invece fecero un'ottima riuscita.

Possiamo fare coincidere questo periodo con il ventennio durante il quale fu utilizzata la targa con la sigla *Regio Esercito*.

CARATTERISTICHE ORIGINARIE DELLA TARGA

TARGHE AUTOMOBILISTICHE

La targa nacque in esecuzione alle disposizioni dell'articolo 63 del Regio Decreto 3043 del 31 dicembre 1923, che prevedeva sigle separate per ogni forza armata, e mise fine alla preesistente targa *Servizio Militare*, ma per vederla effettivamente sulle strade bisognò attendere le Istruzioni ministeriali del 1927, che furono diramate contemporaneamente alle norme che rivoluzionarono il sistema di targatura dei veicoli civili.

Peraltro la targa dell'esercito, a differenza di quelle, ricevette minori modifiche rispetto a quella preesistente in quanto ci si limitò a cambiare la sigla *S.zio M.re* con quella *R.o E.to*; i colori infatti restarono immutati: lettere rosse, fondo bianco e numeri in nero.

Le scritte, su di una sola riga, erano a rilievo con i caratteri spessi un millimetro ed inquadrati in un rettangolo di cm. 10x6. La targa aveva le dimensioni di mm. 580x130 per le automobili e 660 x 120 per gli autocarri, ma la lunghezza standard poteva variare a seconda del numero delle cifre.

Per gli autocarri la targa anteriore era solo un simulacro verniciato avente lo stesso aspetto di quelle posteriori, salvo le dimensioni che variavano a seconda dello spazio disponibile, mentre per le autovetture la targa anteriore era in lamiera e della misura fissa di mm.3209 x 85.

Fino ad esaurimento delle scorte potevano essere ancora assegnate le targhe esistenti che, come abbiamo visto, avevano colore e struttura analoga, anche se dovevano essere modificate con il cambio della sigla.

TARGHE PER MOTOCICLI

Erano di mm 230x150, con la sigla sulla riga superiore e il numero su quella inferiore. Era prevista una targa anteriore con scritte su un'unica riga, disposta in asse con il parafrangente e con le scritte figuranti

specularmente sulle due facciate. Se era curva, seguendo la curvatura del parafrangente, era di 246x58 mm., se rettangolare di mm 250x68.

Le fotografie dell'epoca che mostrano motocicli dei Carabinieri li ritraggono sempre privi di targa anteriore: è possibile ritenere, dal contesto di alcune immagini, che si tratti di mezzi nuovi di fabbrica in posa per la fotografia e non ancora immatricolati, ma non si può escludere che la mancanza della targa anteriore sia una caratteristica specifica, forse collegata all'esistenza di una targa propria dei Carabinieri che vedremo oltre.

TARGHE PER RIMORCHI

La targa, solo posteriore, era di mm.580x250: sulla riga superiore portava in nero la scritta "RIMORCHIO" alta 60 mm. e, su quella inferiore, figurava la sigla seguita dal numero.

TARGHE DI PROVA

Come per gli autoveicoli civili erano triangolari, di cm. 46x40, con la sigla sulla riga superiore e il numero, per il quale era previsto uno spazio fino a tre cifre, su quella inferiore. Erano assegnate in numero di 12 ad ogni Centro Automobilistico.

A differenza delle targhe di prova civili, che successivamente cambiarono il loro formato, quella militare non ebbe modificazioni per molti decenni.

La varietà di veicoli utilizzati dall'esercito ha avuto notevoli ripercussioni sui vari tipi di targhe e sulle varie sequenze di numerazione che sono state assegnate. Per motivi di chiarezza – benchè, nonostante tutto, il sistema di targatura abbia costituito un insieme di norme coordinate razionalmente ed omogenee per tutto il parco – sarà opportuno trattare separatamente le varie categorie dei mezzi seguendo nello stesso tempo l'evoluzione delle targhe e le caratteristiche di numerazione di ciascuna.

AUTOVETTURE

I modelli utilizzati furono molti, anche se, come al solito e come è logico, ci si orientò soprattutto verso gli esemplari più economici e robusti che offriva il mercato.

Le autovetture dell'esercito possono essere convenzionalmente suddivise in quattro categorie di impiego:

- Autovetture di rappresentanza e dei comandi;
- Autovetture per servizi generici in dotazione ai reparti;
- Autovetture di tipo *militare*, progettate specificatamente per le esigenze dell'esercito e adatte anche al servizio sui fronti di guerra;
- Autovetture di servizio per l'Arma dei Carabinieri.

A proposito dei Carabinieri, ricordiamo che il Regio Decreto n.865 del 16 aprile 1934 stabilì l'assegnazione di un'autovettura a tutti gli ufficiali comandanti di reparto, a partire da quelli delle tenenze. Entrarono così in servizio circa 200 Fiat 508 in versione torpedo militare.

Fu infatti la 508, la popolare "Balilla", ad essere l'automobile più diffusa presso l'esercito in tutti i servizi ordinari, sia nelle versioni commerciali che in quella militare, scoperta e con particolari caratteristiche costruttive, fra cui il bagagliaio e i pneumatici di dimensioni maggiorate. Nonostante la sua modestia, la Balilla fu utilizzata anche in compiti di prima linea, soprattutto durante la campagna in Africa Orientale.

Poco prima del 1940 tutte le case costruttrici dell'epoca si cimentarono nella costruzione di autovetture di tipo specificatamente militare o coloniale, che nella carrozzeria, scoperta e irrobustita, non conservavano nulla del modello di origine, e che troviamo largamente impiegate durante il conflitto, prendendo il posto, talvolta senza sfigurare, delle jeep americane. Ciascuna casa automobilistica volle tentare questa strada: l'Alfa Romeo e la Lancia fornirono serie limitate e il modello della Bianchi non dovrebbe essere andato oltre lo stadio del prototipo, mentre l'esemplare più diffuso fu la Fiat 508C *militare* o *coloniale*: nessuna fonte specializzata sulla produzione Fiat, neppure le più analitiche, riporta il numero di unità costruite ma, a giudicare dalla loro costante presenza in moltissime fotografie, ne dovrebbero essere entrate in servizio parecchie, forse migliaia.

Il successivo elenco delle automobili di cui ho accertato l'esistenza non può essere considerato completo, specialmente tenendo conto che durante la seconda guerra mondiale entrò in servizio un parco molto composito proveniente dalle requisizioni.

Attorno al 1940 furono acquisite anche alcune autovetture di produzione tedesca (Mercedes e Opel) di classe elevata, probabilmente cedute in segno di amicizia dai nostri alleati. Al contrario non ho nessun indizio che dopo il 1943 siano state acquisite autovetture di serie inglesi o americane a parte le jeep - che

peraltro non erano vere e proprie autovetture anche spesso venivano utilizzate al loro posto – che fin dal 1945 erano numerose e subito sostituirono nella loro nicchia i veicoli prebellici di produzione nazionale. Molte delle autovetture erano presenti in versioni con carrozzeria aperta, cosa che probabilmente permetteva ai loro occupanti una più agevole visuale sul teatro delle operazioni o li rendeva più visibili durante le frequenti rassegne e parate.

Modello	Anni	Quantità
Fiat 521	1928-1931	
Fiat 514	1929-1932	
Fiat 508 <i>Balilla</i> berlina	1932-1937	
" torpedo militare	1932-1936	
" spider	1932-1936	
Fiat 518C <i>Ardita</i> 2000c	1933-1938	
Fiat 1500	1936-1940	
Fiat 500 A-B <i>Topolino</i>	1936-1948	
Fiat 508 C	1937-1939	
Fiat 508 C <i>Torpedo militare</i>	1939-1945	
Fiat 2800	1938-1944	
Fiat 2800 <i>Coloniale</i>	1939	200
Lancia Astura	1931-1937	
Lancia Aprilia/Ardea	1936-1952	
Lancia Aprilia 97 <i>Coloniale</i>	1940-1943	251
Alfa Romeo 2500 <i>Coloniale</i>	1939	2
	1941	83
	1942	67
Bianchi S 4	1925-1927	
Bianchi S 9 <i>Coloniale</i>	1939	

AUTOCARRI

Fin dall'inizio del periodo di cui ci stiamo occupando, l'esercito divise convenzionalmente i suoi autocarri in tre categorie: pesanti, medi e leggeri.

La maggior parte degli autocarri consegnati, pur appartenendo a modelli commerciali, avevano delle specifiche costruttive che li rendevano lievemente differenti, evidenziate talvolta dalla sigla aggiuntiva RE (Regio Esercito) o dalla sigla M (militare).

L'acquisizione di mezzi pesanti fu per alcuni anni molto lenta, per poi incrementarsi a partire dalla guerra d'Etiopia: infatti fino a quell'epoca le necessità erano in parte ancora soddisfatte dal parco dei tipi risalenti al primo conflitto mondiale come il Fiat 18BL, costruiti fino agli anni '20 in numero elevato, resistenti, pratici e sufficientemente economici.

A partire dal 1937 vennero diramate delle disposizioni perché gli autocarri civili dovessero essere di tipo "unificato", cioè dovevano tutti rispondere, al di là delle soluzioni estetiche e dei motori adottati da ciascuna azienda produttrice, di caratteristiche costruttive, fra le quali velocità e portata, che osservassero determinati parametri, che poi erano gli stessi che già vigevano per le versioni militari degli stessi mezzi. Ciò in quanto si voleva disporre di un parco civile che, in caso di conflitto e di requisizione, potesse essere in grado di venire impiegato in compiti militari senza alcuna restrizione.

Si trattò di un provvedimento che favorì la nascita di ottimi modelli, ma che depresse il mercato del nuovo perché le aziende erano restie a rinnovare i loro parchi con veicoli che erano stati concepiti in vista di una quasi sicura requisizione.

Tutti gli autocarri Fiat, OM, Isotta Fraschini, Alfa Romeo e Bianchi prodotti dal 1938-39 erano di tipo unificato.

Anche nel campo degli autocarri entrarono in servizio alcuni modelli di produzione tedesca.

Modello	Anni	Quantità	
Fiat 507 FA	1927-1929		camioncino
Fiat 508 M	1934		
Fiat 618 C	1934-1937		
Fiat 618 M <i>coloniale</i>	1934-1937		
Fiat-SPA 611	1930c.	pochi	Si trattò di esemplari destinati alle Colonie. Dal loro progetto si sviluppò quello dell'autoblindo AB 611

Fiat 621 PN/NM	1934-1935		
Fiat 632 NM	1931-1932		
Fiat 633 GM/BN/NM	1935-1936		ACP
Fiat 634 N	1931-1939		Anche cisterna
Fiat 508CM camioncino	1939-1945		
Fiat 665 NM	1942-1944	>110	trazione integrale - blindato
Fiat 625 BLM	2^GM	pochi	trazione integrale
Fiat 666 N/NM-RE	1940-1945	*	ACP
Fiat 626 BL/NL/N/NM	1939-1948	*	ACL anche ambulanza e forno campale
Lancia RO N/NM/ROB	1933-1936	600	ACP
Lancia 3 RO MNP/MNSP	1938	>9500	ACP anche officina e cisterna. In servizio fino al 1972
Lancia EsaRo	1943-1948	400	
Alfa Romeo 430	1939-1952	pochi	ACL
Alfa Romeo 800 RE	1940-1950	2000?	ACP
Isotta Fraschini D 65	1937-1946		ACL
Isotta Fraschini D 70M			
Isotta Fraschini D80 NM	1937-1946		ACP
SPA 25 c10	1925-1934		anche ambulanza, autofrigorife autofficina, autogru
SPA 36		pochi	
SPA 38-38R	1936-1948		Anche ambulanza, officina, autofrigorifero, comando, cisterna.
SPA T 40	1941-1948	pochi	
SPA 10000	1945-1947		
SPA <i>Dovunque</i> 33,35,40,41	1935-1948	>1000**	anche furgone radio.
Breda <i>Dovunque</i> 41	1941	alcuni	
OM 3 BUD	1933	alcuni	ACP
OM Taurus N/B/C/D	1939-1950		ACL
OM CR 1D	<1935		
OM Ursus	1939		ACP
Bianchi Mediolanum	1935-1950		
Bianchi Miles	1939-1944		ACL anche ambulanza
Ceirano 47	1925-1931		
Ceirano 50	1925-1931		ACL anche officina
Opel Blitz	1937-1944	***	Ceduti nuovi dalla Germania
Borgward 3000 A/D	1942-1943	***	Ceduti nuovi dalla Germania
Renault ADH	1936-1937		Port. 2,5t ex francese preda bellica
Citroen T 45	1941-1944		Port. 3,5t ex francese preda bellica

ACL= Autocarro leggero (portata 1500-3000 Kg.);

ACP= autocarro pesante (portata >3000 kg.)

* Circa 40000 consegnati fra il 1940 e il 1943, comprese anche altre limitate serie di mezzi speciali

** 557 esemplari a fine 1939 di cui circa 50 unità costruite della versione "35"

*** La richiesta originaria avanzata alla Germania fu di 7400 unità, ma sicuramente ne vennero forniti molti di meno. La consegna avvenne nel 1943

Oltre alle versioni sopra indicate sono segnalati autocarri con i seguenti allestimenti speciali:

- Fotoelettriche
- Colombaie
- Autopompe
- Potabilizzatori
- Disinfenzioni
- Bagni

La produzione di alcuni modelli di autocarri di anteguerra proseguì anche negli anni successivi al conflitto, e un discreto numero di essi – qualche esemplare fra questi perfino delle serie di produzione prebellica – sopravvisse a lungo.

Sicuramente i tipi più numerosi e rappresentativi furono i Fiat 626/666 e i Lancia 3RO: nel dopoguerra furono questi ultimi a dimostrarsi molto più resistenti all'usura dei primi, anche se il record di longevità, secondo quanto mi è stato riferito, dovrebbe essere stato quello di un Bianchi *Miles* in servizio a Bari fino a dopo il 1980.

Un cenno particolare meritano gli autocarri denominati *Dovunque* che rappresentarono una risposta molto precoce all'esigenza di avere un veicolo in grado di procedere senza difficoltà su ogni terreno, e che fu concepita diversi anni prima delle jeep. I nostri *Dovunque*, destinati soprattutto alle operazioni coloniali, nonostante la complessità delle sospensioni, dettero buona prova di robustezza; dopo la guerra furono elaborati degli aggiornamenti del progetto ed essi trovarono ancora una collocazione utile per parecchi anni nel nuovo Esercito Italiano: chi non è giovanissimo li ricorderà, assieme ai vetusti Lancia 3Ro, in regolare servizio e in buone condizioni, sfilare nelle riviste militari del 2 giugno degli anni '60.

AUTOBUS

La dotazione di autobus restò modestissima, stante l'uso di riservare alla truppa autocarri attrezzati (quando c'erano, perché le marce a piedi erano ancora all'ordine del giorno), e fu limitata soprattutto al trasporto degli allievi degli istituti militari. Una fotografia mostra un gruppo di ufficiali in visita di istruzione a bordo di due autobus civili di linea noleggiati, cosa che dimostra come l'esercito avesse disponibili ben pochi di questi veicoli, probabilmente accentrati in poche località.

Alcuni autobus Alfa Romeo furono attrezzati come veicoli comando ed al loro interno fu realizzato un ufficio completo di arredi e attrezzature per le comunicazioni.

Modello	Anni	Quantità
Fiat 626 RNL	1939-1948	
Alfa Romeo 500 DR	1937-1940	

LE TARGHE DOPO IL 1934

Seguendo la normativa sulle targhe degli autoveicoli civili, dal 1934 anche le targhe dell'esercito assunsero il formato su due righe, con quattro numeri su quella inferiore e la sigla ed eventualmente la cifra indicante le decine di migliaia su quella superiore.

I nuovi formati, peraltro un po' diversi da quelli civili, furono mm.230x150 per la targa posteriore delle autovetture e 320x224 per gli autocarri.

La targa anteriore diventava di mm.267x52 per le autovetture, mentre per gli autocarri rimaneva la prassi di verniciarla sulla carrozzeria: aveva sempre dimensioni maggiori di quelle automobilistiche.

E' improbabile che si sia effettuata la completa sostituzione delle targhe preesistenti con le scritte su un'unica riga e sicuramente essa non interessò i mezzi più antiquati, di cui era prevista la radiazione entro qualche anno: esistono infatti fotografie, risalenti a fine anni '30, di autocarri che le portano ancora. Una di queste, purtroppo come al solito poco chiara, ne ritrae una di tale tipo il cui numero dovrebbe essere 14xxx.

La numerazione delle autovetture non sembra essere stata consequenziale e, al momento, non saprei pronunciarmi in altro modo. Dai dati in mio possesso, pur abbastanza numerosi, figurano targhe a tre o a quattro cifre, senza però che, basandosi sull'anno di uscita dei vari modelli, sia possibile ricostruire un criterio di assegnazione cronologica. Nell'anteguerra, poi, furono assegnati ad alcuni veicoli – quasi soltanto autovetture e tutte delle versioni coloniali – poche sequenze comprese fra 30000 e 40000. Le Alfa Romeo coloniali erano immatricolate nella serie da RE 307xx a RE 309xx.

Ho gli esempi fotografici di una Balilla RE 3511, presumibilmente del 1932-33, di una Lancia Astura RE 1618 dello stesso periodo e di un'autovettura non identificata di modello certamente più recente, RE 247 (pubblicata sul bollettino AISTA): è impossibile, con questi dati, arrivare a determinare un qualsiasi criterio progressivo o di altro tipo nell'assegnazione dei numeri.

Il numero più alto che conosco è 5783, appartenente ad una Fiat 518 *Ardita* ritratta durante la guerra in Africa Orientale.

Comparando alcune immagini (sempre poco leggibili), si direbbe che i numeri inferiori a 1000 siano stati assegnati ad autovetture di rappresentanza, di tipo assortito e di grande cilindrata, requisite durante la guerra, alle quali, però, non fu assegnata la targa con lo zero anteposto come per tutti gli altri autoveicoli provenienti dalle requisizioni.

Per gli autocarri figurano in un primo tempo le sequenze da 10000 a 30000, assegnate promiscuamente tanto a veicoli di modello che, attorno agli anni '30, andava considerato recente (targa RE 10070 assegnata ad uno SPA modello 1925), quanto a veicoli antiquati (RE 17940 assegnato a un 18BL), anche se in questo caso non è possibile accertare se si tratti di vecchie targhe con sigla Servizio Militare in cui è stata sostituita la nuova sigla, ma che hanno mantenuto il numero originario, oppure si tratti di vere e proprie reimmatricolazioni.

Quanto invece a targhe del tipo "Servizio Militare" provenienti dalle giacenze che, come dettavano le disposizioni del 1927, potevano essere ancora consegnate previo cambio della sigla, non ho nessun esempio: infatti esse dovrebbero portare un numero superiore a 50000 – tale numero era stato infatti raggiunto negli anni '20 - ma in questa serie ho solo dati che si riferiscono a mezzi che dovrebbero essere stati immatricolati già con le targhe modello 1934, anche se i numeri che mi sono noti si infittiscono e diventano attendibili solo a partire da 70000.

Infatti tutte le targhe da 50000 a 99999 che conosco figurano tutte assegnate ad autocarri moderni, tra l'altro ordinati in modo tale da potersi riconoscere, in linea di massima, un criterio cronologico progressivo: sembrerebbe che i numeri più vicini a 50000 siano stati assegnati verso il 1934 (forse in coincidenza all'adozione del formato su due righe), per poi proseguire con apparente regolarità fino a 99999 raggiunto più o meno allo scoppio della guerra..

I numeri fra 40000 e 50000 sono stati formalmente assegnati agli autocarri, ma il gruppo è coperto quasi interamente dai motocarri a tre ruote di maggiori dimensioni che, a differenza di oggi, erano equiparati giuridicamente ai mezzi pesanti tanto dalla normativa civile che da quella militare.

Proseguì, come negli anni precedenti, l'uso di lettere distintive e serie separate per i veicoli speciali. Nel caso dei mezzi pesanti sono note targhe RE xxxx G, rilasciate ad autocarri del Genio (conosco RE 122G, 1145G e 1192G), ma già prima della seconda guerra mondiale non si hanno più esempi del genere.

Si nota, nei veicoli preservati fino ad oggi, soprattutto quelli appartenenti a privati, targhe rifatte con numeri di fantasia che, essendo apparentemente perfette, si rendono difficili da individuare, mentre molti mezzi preservati dall'esercito stesso portano la targa RE SN, cioè "senza numero" che sostituisce idealmente quella originaria, rimossa e dal numero sconosciuto.

Esiste infine una targa misteriosa: nel dettaglio di una fotografia, forse nota a qualcun altro oltre che a me, compare una Balilla con la targa, chiarissima e inequivocabile, S.M. 4049, e non ritengo ci siano dubbi sull'epoca ed autenticità dell'immagine. Poiché la Balilla uscì nel 1932, le targhe SM erano già scomparse da anni: forse, al massimo, la portava ancora qualche veicolo accantonato e demolendo, ma certo non veniva applicata al materiale nuovo. Non so proprio che cosa pensare: al massimo posso immaginare due ipotesi, anche se molto poco convincenti:

- Si tratta di una targa delle truppe coloniali (Su queste la targa SM infatti fu abbandonata più tardi rispetto alla madrepatria), nella quale manca l'abbreviazione del nome della colonia di appartenenza;
- E' una targa dell'elitario Corpo di Stato Maggiore (che ci fu imposto di sciogliere dopo la guerra, abbreviato nei documenti come SM), con propria sigla e numerazione intercalata a quella delle automobili ordinarie che all'epoca era di quattro cifre. Dando credito a questa ipotesi, tuttavia, ne deriverebbe l'esistenza di un nuovo tipo di targa, finora del tutto sconosciuto e del quale non esiste la minima prova.

TRATTRICI

Per le trattrici d'artiglieria continuò ad essere utilizzata la lettera distintiva T in rosso, che risulta ancora presente durante la seconda guerra mondiale. E' nota una serie progressiva che presumibilmente parte da RE 1 T e raggiunge RE 3xxx T e una, più recente, da RE 5xxx T . Non ho esempi di numeri fra 4000 e 4999. La lettera T maiuscola contraddistingueva i trattori da montagna, la t minuscola tutti gli altri, senza peraltro che i due tipi avessero serie numeriche separate.

Vi furono diverse generazioni di trattrici: le più antiche erano le Pavesi, derivate dai tipi entrati in servizio durante la guerra 1915-18 (di queste ultime una parte rimase in attività anche durante l'ultima guerra). Erano esemplari piuttosto rustici, poco attraenti e di modeste prestazioni, affiancati negli anni '30 da modelli più moderni e raffinati.

Anche se vi erano alcune serie cingolate derivate da trattori agricoli, la maggior parte delle trattrici richiamava strutturalmente gli autocarri, a volte con gradevoli soluzioni estetiche per la carrozzeria.

Nel complesso le trattrici furono un tipo di veicolo che ebbe un notevole impiego, tanto più che avevano una carrozzeria che permetteva anche il trasporto di persone o materiali, potendo così svolgere anche le funzioni di un piccolo e robustissimo autocarro.

Molte delle buone trattrici Breda, sopravvissute al conflitto abbastanza numerose ed esuberanti rispetto alle necessità, vennero alienate: alcune andarono a rinforzare il parco dei Vigili del Fuoco ed altre furono cedute alle Ferrovie dello Stato e ad imprese di trasporto che le utilizzarono a lungo per trainare i rimorchi per la consegna a domicilio dei carri ferroviari o per traini eccezionali; le ultime scomparvero solo una ventina di

anni fa: avevano targhe civili degli anni '50, periodo di dismissione dal parco militare. L'ultima la vidi a Bari nel 1984.

Tipo	Anni	Unità	
Pavesi 26			
Pavesi P4 100 e P4 110	1926-1930	1000	
Pavesi 30A	1930		
Pavesi TL 31	1931		Prototipo
SPA TL 37	1938-1948	>2500	Anche versione autocarro sahariano (AS37) 1938-1945
SPA TM 40	1940-1948	500c.	
SPA TM 41	1941-1948		
Breda TP 32, TP 33	1933-1943		
Breda TP 40, TP 41	1940-1948	pochi	
OCI 708CM	1934	>45	a cingoli

* Solo versione AS37 al marzo 1942

Le sigle TL, TM, TP, secondo la terminologia che sopravvive ancora oggi, significano *trattore leggero, medio e pesante*.

Le Pavesi, più anziane, erano immatricolate nelle serie fino a RE 3xxxT (conosco tuttavia una 6278T che però potrebbe essere una targa di fantasia), le Breda nella serie da 5000 a 5500T, le SPA in quella da 5500 a 6000T, e, in modo discontinuo, fino a 7939T.

Le trattrici OCI, dall'aspetto di trattori agricoli cingolati, furono inviate soprattutto nelle colonie. L'unica immagine che conosco in cui siano ritratte operative le mostra sprovviste di targa.

Nella targa a due righe la lettera T è posta su quella inferiore a destra dei quattro numeri convenientemente avvicinati. Come nel già ricordato caso degli autocarri, a fine anni '30 le vecchie Pavesi mantenevano ancora la targa posteriore del tipo precedente al 1934: è però possibile che questa sia stata una scelta obbligata, mancando su questi tipi lo spazio per la targa di tipo nuovo.

AUTOCARRETTE

Con questo nome si identificavano gli autocarri da montagna, mezzi peraltro piuttosto semplici e leggeri che ebbero vasto impiego, rappresentando anch'essi, come i *Dovunque*, una soluzione alternativa ai veicoli del tipo jeep impiegati dagli Alleati. Sulla targa, come lettera distintiva, compariva la M, che tuttavia non figura nella targa anteriore.

Erano immatricolati nelle serie da RE 5xxx a RE 8xxx M. La lettera aggiuntiva non è più presente nelle targhe del periodo della guerra.

Tipo	Anni	Quantità
OM 25, 32, 35, 36	1932-1936	>1500
SPA <i>Dovunque</i> CL 39	1939-1944	2000

Potrebbe darsi che la numerazione delle targhe delle autocarrette fosse in parte promiscua a quella delle trattrici: infatti, anche a livello di sequenze di un centinaio di unità, non ho mai riscontrato sovrapposizioni.

SEMICINGOLATI

A differenza di quanto accadde negli eserciti alleati ed in quello tedesco, i mezzi semicingolati, spesso protetti ed armati ed usati per i traini di artiglieria e, più in generale, per i trasporti fuori strada e nella zona del fronte, riscossero in Italia scarso interesse, anche se in Polonia la Fiat aveva costruito su licenza nell'anteguerra il tipo C4 P. Comunque qualche cosa si fece prima dell'8 settembre 1943, ma non si andò oltre i prototipi che, in alcuni casi, vennero poi riprodotti in piccole serie per conto dei tedeschi dopo l'armistizio. Non risultano esempi che indichino quale tipo di targa portassero, ma considerato il loro carattere sperimentale probabilmente i pochi esemplari realizzati non ne portarono nessuna.

Tipi	Anni	Quantità	
Alfa Romeo 800RE	1943	1	Prototipo
Breda 61	1943-44	180	Prodotto su licenza Krauss-Maffei
Fiat 727 SC	1943	1	Prototipo

Kegresse M.C.G.5	1940		Ex francese. Preda bellica.
------------------	------	--	-----------------------------

AUTOCANNONI

Fra le due guerre venne rinnovato e mantenuto in servizio – pur con una presenza numericamente non eccessiva – il nucleo degli autocannoni, per i quali apparve sempre più indicato l'impiego antiaereo. Vennero largamente usati nella Campagna dell'Africa Settentrionale, che in pratica coincise anche con l'abbandono di questo tipo di veicolo, le cui doti di mobilità lungo la linea del fronte non riuscivano a compensare sufficientemente l'assoluta mancanza di protezione.

Tipi	Anni	Quantità	
Ceirano 50CMA	1927	*	Cannone da 75
SPA Dovunque 35	>1935	*	" "
Lancia 3RO	1941	30	Cannoni da 90/53
	1942	12	Cannone da 100/17
Breda Dovunque 41	1941	10	Cannone da 90/53
	1942	56	" "
	1943	24	" "

* 166 unità complessivamente.

Sulle targhe di questi veicoli non compare mai alcuna lettera distintiva (di cui, in realtà, neppure durante il periodo di vigenza della targa SM, conosco alcun esempio), ma portano una targa normale con numerazione promiscua a quella degli autocarri.

I Lancia 3RO erano immatricolati nella sequenza RE 988xx.

MOTOCICLI

L'impiego dei motocicli, fra le due guerre mondiali, fu estesissimo. Oltre ad essere usati in servizi leggeri o secondari o in sostituzione degli autoveicoli per economizzare sui costi di gestione, vennero equipaggiati con essi molti reparti operativi, soprattutto dei Bersaglieri. Un ampio uso, benché decrescente con il passare degli anni, ebbero anche le motocarrozze, sulle quali talvolta venne montata anche una mitragliatrice.

Nel complesso i motocicli dell'epoca erano esemplari di grandi dimensioni, semplici e robusti: alcuni modelli non ebbero praticamente impiego nel mercato civile e la loro produzione fu quasi totalmente diretta verso le forze armate.

I motocarri, a cui abbiamo già accennato prima, si dividevano ufficialmente in *autocarri leggeri*, cioè i motocarri veri e propri, con portata di 1000 kg., immatricolati nelle serie automobilistiche, e in *mototricicli*, di portata minore, immatricolati in quelle motociclistiche. Anche i motocarri civili di nuova costruzione, alla vigilia della guerra, dovevano essere di tipo *unificato* e quindi rispondere alle stesse specifiche tecniche previste per i mezzi militari.

Tipo	Anni	Quantità	
Benelli 25			
Benelli 37 250cc	1933-1939		
Benelli 40 500cc	1934-1942		
Bianchi 250	1938		
Bianchi 500M	1933-1938		
Frera 250	1928-1935		anche versione motocarozzetta
Guzzi 250	1923-1940		
Guzzi 250 Airone	1939-1951		
Guzzi 500 Alce	1939-1945	6390	anche versione motocarozzetta
Guzzi Superalce	1943-1957		
Gilera Saturno 500cc	1939-1950		
Gilera LTE 500	1937-1950		
Sertum 250	1942-1950		
Sertum 500	1934-1950		
Benelli 500	1934-1942		motocarro
Benelli 36	1936		mototriciclo
Frera 26			motocarro

Gilera Marte	1941-1946		motocarro e anche versione motocarrozetta
Gilera Mercurio	1939-1953		motocarro
Guzzi 32	1933-1936	925	mototriciclo
Guzzi U	1942-1945	2981	motocarro
Guzzi Trialce	1940-1957	4319	motocarro

La targa per motocicli con il numero più alto che mi sia nota è la RE 31637, ma ho qualche dubbio che la numerazione sia perfettamente progressiva, anche se è difficile ricostruirla risalendo con esattezza all'anno di immatricolazione dai mezzi ritratti nelle fotografie, in quanto modelli e versioni sembrano quasi identici gli uni agli altri e riconoscibili solo da un esperto del settore. Se partiamo dal presupposto del rispetto sostanziale della progressione cronologica, il numero 4000 dovrebbe essere stato raggiunto nel 1932 e il 10000 nel 1936.

In ogni caso vi devono essere state delle anomalie perché vi sono alcune serie (RE 2xxx e 3xxx) assegnate - apparentemente senza dubbi - a motocicli Guzzi Alce, le cui consegne iniziarono alla vigilia della seconda guerra mondiale.

Va ricordata anche la piccola motocicletta paracadutabile costruita dalla Volugrafo di Torino a partire dal 1943 in circa duemila esemplari, solo in parte consegnati alle unità di paracadutisti italiani e le altre ai tedeschi dopo l'armistizio. Aveva cilindrata di 125 cmc. ed era lanciata smontata, venendo ricomposta una volta a terra. Non aveva targa.

RIMORCHI

Nel 1934, con l'introduzione della targa su due righe, le targhe per rimorchi assunsero lo stesso formato di quelle per gli autocarri, con in più la lettera R o r sulla riga superiore, a destra della sigla e prima dell'eventuale cifra indicante le decine di migliaia, oppure sulla riga inferiore, all'estrema destra. In questo caso, qualora le cifre fossero almeno quattro, di queste quella indicante le migliaia veniva posizionata sulla riga superiore. Non è chiara la progressione numerica delle immatricolazioni: mi sono note le serie RE 3xxx 9xxxR, 10xxxR e 11xxxR, oltre ad una serie, presumibilmente separata, con numerazione inferiore a 100 e riservata ai rimorchi ad un asse per il trasporto di carri armati tipo L e tipo M.

Vi potrebbero essere anche altre sequenze poiché nel 1939 risultavano in servizio oltre 5000 rimorchi, mentre le migliaia note sono solo quattro. Non si può escludere comunque che per gli esemplari più recenti la numerazione inizi dove finisce la serie riservata ai mezzi speciali (trattrici e motocarrette) proseguendola e, quindi, partendo da 9000. Il fatto che in varie fotografie i rimorchi a un asse, compresi quelli usati per il trasporto dei carri armati, non risultano targati, potrebbe contribuire a far quadrare i conti fra i 5000 del 1939 e le sequenze note.

I tipi di rimorchi furono assortiti e destinati a diversi scopi: leggeri, pesanti, coperti, cisterna e furgoni con attrezzature speciali, come quelli adattati a laboratori cinematografici.

Oltre a quelli a uno e due assi, per il trasporto di carri armati pesanti e leggeri, ricordiamo i Breda 75 e 140 a due assi, quello a due assi portamunizioni a telaio snodato Breda/Arato del 1935 e quelli ad uso di cucina da campo.

I carri armati leggeri avevano in dotazione dei piccoli rimorchi portamunizioni (compresi quelli per il combustibile liquido nel caso della versione lanciafiamme, contenuto in un serbatoio blindato), che non sembrano essere stati targati.

Nell'imminenza della guerra fu stabilito che anche i rimorchi di nuova costruzione sarebbero dovuti essere di tipo unificato con specifiche dimensioni e portate.

TARGHE DEI CARABINIERI

I veicoli dei Carabinieri, fin quasi ai giorni nostri, sono appartenuti a tutti gli effetti al parco dell'esercito e sono stati promiscuamente immatricolati con questi. Tuttavia esiste l'immagine di una targa, presumibilmente dell'anteguerra, con la sigla CC.RR. in rosso, che occupa tutta la riga superiore e, su quella inferiore, il numero 6075. La sigla significa senza dubbio Carabinieri Reali (la dizione "Regio" andava normalmente anteposta, e non solo sulle targhe, mentre la dizione "Reale" veniva posposta: infatti avevamo il Regio Esercito, le Regie Poste, le Regie Navi e i Carabinieri Reali, i Principi Reali, la Casa Reale).

Nell'immagine che abbiamo prima ricordato la targa si distingue da quelle ordinarie dell'esercito anche per la presenza di una vistosa cornice in rilievo.

Ad ogni modo, una fotografia del 1931 mostra una Fiat 514 con la regolare targa RE.

Oltre a questo non si può dire altro, né quando furono introdotte le targhe di questo tipo, né quale fu la loro diffusione, né quando furono abolite. Va notato che nei documenti relativi all'Arma che ho raccolto non si fa mai cenno all'esistenza di targhe speciali per l'autoparco.

Una fonte che cito solo per completezza, nel citare la sigla CC, ne spiega il significato come "Comando Carabinieri".

TARGHE DELLA GUERRA DI SPAGNA

Durante la guerra civile che infuriò in Spagna fra il 1936 e il 1939 l'Italia appoggiò con ogni mezzo i nazionalisti, inviando uomini e armi. Formalmente si trattò sempre di volontari che costituiscono il cosiddetto "Corpo Truppe Volontarie" anche se molti reparti facevano parte dell'esercito regolare. Non ho trovato alcun documento o immagine che attesti che i veicoli italiani che portassero la targa del Regio Esercito, mentre è certa l'esistenza di targhe speciali, a fondo azzurro e con cornice e scritte gialle, portanti sigle con svariato significato. Esistevano targhe per autoveicoli e motocicli, ed avevano entrambe il normale formato civile italiano con scritte su due righe (nei motocicli la sigla restava sulla riga superiore).

I tipi che sono stati segnalati hanno le seguenti sigle:

BN	Base Nord
BS	Base Siviglia
ATV	Artiglieria Truppe Volontarie
CTV	Corpo Truppe Volontarie
DAL	Divisione di Assalto del Littorio
DVL	Divisione Volontari del Littorio

TARGHE MILITARI COLONIALI

Negli anni '20 i veicoli dei vari corpi delle truppe coloniali avevano la targa SM con la sigla della colonia cui apparteneva il corpo. Nel decennio successivo, tenendo conto che questi reparti avevano un ordinamento autonomo che forse impediva loro di adottare le targhe R.E. (mentre la precedente sigla del Servizio Militare andava benissimo perché era generica, tanto che probabilmente fu usata più a lungo che in madrepatria, fino all'inizio degli anni '30), troviamo invece targhe con sigla RCTL (probabilmente Regio Corpo Truppe Libiche nel quale confluirono i corpi della Cirenaica e della Tripolitania) e R.C.T.C. (Regio Corpo Truppe Coloniali, denominazione collettiva ufficiale). La struttura è la solita: fondo bianco, sigla in rosso sulla riga superiore e un numero di quattro cifre in nero su quella inferiore. La sigla appare tuttavia di dimensioni più piccole delle cifre.

Sono note anche targhe motociclistiche coloniali dei Carabinieri in bianco su nero con diciture su tre righe: CC RR sulla superiore, TRIPOLI (o BENGASI) sulla mediana, e un numero di due cifre su quella inferiore. Forse la loro esistenza è collegata a quella delle targhe metropolitane.

E' possibile che le targhe delle truppe coloniali siano state abbandonate già qualche anno prima della seconda guerra mondiale perché in tutte le fotografie scattate nelle colonie nelle quali compaiono autoveicoli, a partire dalla seconda metà degli anni '30 e fino al 1943, figurano sempre targhe del Regio Esercito. Forse per l'Eritrea e la Somalia la data di scomparsa è il novembre 1937, quando fu varato il nuovo ordinamento militare per l'A.O.I.

Al proposito ricordiamo un episodio: durante il conflitto d'Etiopia il maresciallo Graziani, comandante del fronte somalo, volendo avanzare verso nord ma non avendo abbastanza mezzi, di sua iniziativa fece venire dagli Stati Uniti dei trattori Caterpillar da 50, 75 e 100 HP che vennero utilizzati per comporre pesanti treni stradali: il fatto che all'epoca il comandante delle truppe della Somalia potesse prendere iniziative di tale portata farebbe pensare ad una larga autonomia amministrativa dell'autoparco, e si potrebbe ipotizzare che questa si riflettesse anche sulle immatricolazioni, con conseguente targa propria. Ad ogni modo non ho trovato alcuna informazione sulla targa di questi trattori e nemmeno se ne portassero una.

Il numero complessivo dei veicoli assegnati alle truppe coloniali non doveva essere elevato, se si considera che, in occasione della mobilitazione per la guerra in Africa Orientale, comprendendo anche il materiale inviato dalla madrepatria si avevano in tutto 3700 automezzi in Eritrea e 1850 in Somalia.

IMMATRICOLAZIONI DEL TEMPO DI GUERRA

Durante il periodo 1940-1943 compaiono due sequenze:

- Una serie di cinque cifre con lo zero anteposto che, come durante la prima guerra mondiale, contrassegnava i veicoli civili requisiti. Gli esempi di targhe automobilistiche hanno tutti lo zero sulla riga superiore e cinque cifre su quella inferiore; i motocicli erano immatricolati in una serie separata con lo zero e - almeno gli esempi che mi sono noti - quattro cifre. In entrambi i casi l'assegnazione dei numeri era probabilmente progressiva, senza alcun rapporto con le serie ordinarie. Anche ai motocicli requisiti veniva applicata la targa anteriore che, in tutti i casi che conosco, era sempre del tipo rettangolare.

Le requisizioni, allo scoppio della guerra, furono pari a 17.000 unità: nel periodo successivo sicuramente questo parco aumentò, ma la crescita non dovette essere troppo elevata perché la cifra che abbiamo citato prima comprendeva già tutti i mezzi moderni sui quali si era riusciti a mettere le mani, soprattutto quelli pesanti effettivamente suscettibili di uso militare, ed è probabile che poi non si sia insistito troppo nel requisire ciò che restava, cioè i soli veicoli antiquati.

- Una serie di sei cifre, da 100000 in su. Non è chiaro per quale ragione questa fosse stata introdotta, anche se è logico pensare che, con tutti i mezzi nuovi di fabbrica entrati in servizio durante la guerra e le serie a cinque cifre praticamente esaurite nello stesso periodo, rappresentava la soluzione più naturale per targare il parco di nuova acquisizione.

La sequenza sembra però piuttosto confusa, senza apparenti criteri cronologici e non si individuano serie separate a seconda del tipo di veicolo.

Il numero più alto che mi è noto è RE 152785. Vi compaiono tanto autocarri di tutti i generi, molti sicuramente di provenienza civile quanto, altrettanto sicuramente, altri veicoli concepiti fin dall'origine come militari quali autoprotette, autocarrette e autocannoni, ed anche motocicli (RE 102876 e 103051, ma forse questi appartengono a una serie separata).

Infine ricordiamo la circolazione in tempo di guerra di molti veicoli senza targa: la loro presenza si rileva già nelle Ordinanze del comando militare di Roma "città aperta" del settembre 1943, ma divennero comunissimi tanto al Sud quanto al Nord negli ultimi due anni di guerra: è facile vederli in tante fotografie, così come vi sono molti documenti che, descrivendo veicoli militari sequestrati o catturati, si premurano di precisare che non sono targati.

CARATTERI E STILI

Con il passare degli anni le targhe posteriori, sempre stampate, presentano una certa varietà di stili, anche se nel complesso si tratta di una gamma limitata.

In primo luogo la sigla è R.o E.o senza eccezioni: non ho mai notato una sigla R.E. che tuttavia viene spesso citata, forse per brevità.

Nel primo periodo i caratteri sono identici a quelle delle targhe precedenti con sigla SM, a loro volta identici a quelli più comuni che figuravano sulle targhe civili prima del 1927. Successivamente appare qualche esempio di caratteri con le "codine", anche questi come quelli delle targhe civili, ma sono in grande maggioranza i tipi più semplici e lineari.

Più tardi, infine, compaiono caratteri dal corpo più spesso.

Le targhe anteriori degli autocarri e delle moto, verniciate manualmente con le solite mascherine, presentano logicamente una maggiore varietà di stili, ma soprattutto di dimensioni. Sui Fiat 666 e 626, che hanno come base di appoggio larghi paraurti, sono verniciate su di essi e l'ampia superficie piana disponibile ha invogliato a raffigurazioni molto regolari, simili sotto tutti gli aspetti alle ordinarie targhe anteriori automobilistiche, anche se sempre un po' più grandi di queste. Sui Lancia 3RO, che dispongono di una sottile sbarra posta davanti al radiatore, la targa è verniciata su di essa, molto stretta in altezza e lunga quasi quanto è largo il grosso radiatore. Sulle autocarrette a volte sono molto grandi, quasi da sembrare una grembialatura che avvolge la parte inferiore del frontale, oppure coprono la parte centrale del paraurti per tutta la sua altezza, mentre su certi trattori sono incurvate verso il basso sotto il radiatore seguendo l'andamento del longherone sul quale sono verniciate.

Come s'è detto, normalmente le targhe anteriori degli autocarri e dei motocicli sono eseguite mediante mascherine metalliche la cui traccia resta bene evidente, ma vi sono alcuni casi in cui sembra si siano stati usati altri metodi che le fanno sembrare stampate.

Ho visto anche la fotografia di un'autocarretta in cui - almeno sembra dall'immagine - compare solo il numero (7233), verniciato in bianco direttamente sul paraurti e senza alcuno sfondo.

Il carattere usato per la R della sigla R.E. ha normalmente un aspetto diverso rispetto a quelle civili. Le targhe posteriori rilasciate durante il periodo bellico, nonostante la difficoltà del momento, sono sempre stampate e di aspetto molto regolare.

RIEPILOGO STATISTICO

Possiamo tentare di commentare i dati che ho potuto raccogliere sulla consistenza del parco militare con le sequenze delle targhe assegnate.

Nel 1939 erano in servizio i seguenti autoveicoli:

- 3400 autovetture
- 10299 autocarri leggeri
- 8062 autocarri medi e pesanti
- 262 autobus
- 557 autocarri dovunque
- 2751 autocarrette
- 475 camioncini e furgoncini
- 843 ambulanze
- 299 autofrigoriferi
- 68 autocisterne
- 472 autofficine
- 483 speciali
- 5152 rimorchi
- 3694 trattori per artiglieria leggeri e medi
- 1442 trattori per artiglieria pesanti
- 9056 motociclette
- 2287 mototricicli

I dati di cui sopra mostrano un parco inferiore alle 50000 unità comprese quelle immatricolate in serie separate: di conseguenza, anche tenendo conto della radiazione, avvenuta fra il 1927 e il 1939, dei veicoli più antichi, si dovrebbe concludere che nel 1939 in tutte le sequenze doveva esserci ancora parecchio spazio disponibile, anche se non sembra sia stato totalmente occupato con le acquisizioni del tempo di guerra, che dovrebbero essere state tutte immatricolate nelle serie a sei cifre.

Dal giugno 1935 all'ottobre 1939 furono acquistati i seguenti veicoli:

- 2668 Autovetture
- 18644 Autocarri
- 2000 Autocarrette
- 863 Autoveicoli speciali (Ambulanze, autofrigoriferi, ecc.)
- 1580 Trattatrici
- 5951 Motocicli
- 1058 Rimorchi

Confrontando questi dati con quelli del parco del 1939, si vede come una buona percentuale dei veicoli in servizio a quella data fosse di costruzione recente, anche se qualcosa non quadra: infatti, se risultano circa 18000 autocarri nel 1939 ed altrettanti ne furono acquistati a partire dal 1935, l'intera categoria avrebbe dovuto essere composta solo da mezzi recentissimi, ma sappiamo con certezza che così non era, perché erano ancora in attività molti veicoli assai più antichi.

Le 1580 trattatrici dovrebbero essere le SPA e le Breda, mentre le oltre 3000 che residuano come precedenti al 1935 sono le Pavesi e le anziane Fiat, ed entrambe ben si inquadrano negli intervalli di targa noti, che abbiamo già citato (RE 1-3xxxT e RE >5000T). Anche per i motocicli si confermerebbe che nel 1932 era stata raggiunta la targa 4000.

Durante la seconda guerra mondiale si arrivò a circa 90000 automezzi, 34000 motocicli e 10000 rimorchi (ai quali vanno aggiunti circa 25000 unità requisite, di cui 6000 motocicli ed oltre 3000 rimorchi): le dimensioni del parco giustificano quindi la presenza delle targhe a sei cifre per le nuove immatricolazioni dei veicoli mentre non sono chiare le sequenze assegnate ai numerosi rimorchi, delle quali non ci sono esempi.

Con il trascorrere del tempo, comunque, l'approvvigionamento di automezzi dovette diventare piuttosto difficile, perché, ad esempio, la Divisione Corazzata Camicie Nere "M" (facente parte dell'Esercito e non della Milizia), costituita nell'estate del 1943, che era un'unità che, almeno sulla carta, doveva essere di prim'ordine, aveva un autoparco limitato:

94 Autocarri medi	2 Autofficine
328 " leggeri	20 Trattori
75 " pesanti	6 Rimorchi
30 Autovetture	16 Motocarri
1 Autoambulanza	261 Motocicli

I carri armati di questa divisione erano i 36 carri ceduti dai tedeschi, dei quali si parla nella parte riservata ai mezzi corazzati.

Sulle condizioni del parco dopo il 1943 e sulla sua ricostruzione ho trovato solo dati che riguardano i Carabinieri che tuttavia non ci forniscono indicazioni sulle targhe:

	1945	1946	1947	1948
Corazzati	5	158	190	264
Autocarri	79	857	1215	1358
Autovetture	466	766	829	897
Motocicli	929	1688	2252	2981

LE FORZE ARMATE DELLA RSI

Le forze armate di terra della Repubblica Sociale Italiana si basavano sull'Esercito Repubblicano e sulla Guardia Nazionale Repubblicana che accorpava la preesistente Milizia Volontaria di Sicurezza Nazionale e la Polizia (in particolare la P.A.I., Polizia dell'Africa Italiana, della quale molti componenti erano riusciti a raggiungere l'Italia prima della perdita delle colonie); in seguito la G.N.R. assorbì anche i Carabinieri e la Guardia di Finanza. Attorno a queste forze regolari gravitava una serie di formazioni impiegate nella guerriglia antipartigiana fondamentalmente improvvisate e raccogliatrici, ciascuna operante a modo proprio e accomunate solo da una convinta fede fascista.

Una ricostruzione dei sistemi di targatura di tutti i veicoli militari e paramilitari presenti nella RSI è attualmente impossibile: se da una parte era indispensabile eliminare la sigla Regio Esercito dai mezzi in dotazione, dall'altra la situazione era abbastanza confusa da impedire un piano organico di classificazione. Sono noti diversi tipi di targa, ma non è da escludersi che se ne scoprano degli altri: hanno differenti sigle, presumibilmente per la maggior parte in rosso con cifre in nero su fondo bianco, ed una sbrigativa numerazione progressiva. Normalmente, a testimonianza dei tempi d'emergenza, i caratteri sono spesso impressi a mano con mascherine molto irregolari, o addirittura verniciati a mano libera. Secondo alcune testimonianze molte targhe non erano in metallo ma in cartone pressato, con sopra una mano di vernice impermeabile.

I tipi noti sono:

- I veicoli dell'esercito, il cui nome ufficiale era Esercito Nazionale Repubblicano (ENR) avevano la targa su due righe con la sigla ES: l'unico esempio noto ha solo tre numeri. Si potrebbe conseguentemente congetturare che la Marina avesse la sigla MA (come forse testimonierebbe una pessima fotografia) e l'Aeronautica AE o AR.
- I veicoli della Guardia Nazionale Repubblicana avevano la targa con sigla GNR. Le scritte erano su due righe, anche sulla targa anteriore, e il formato di quest'ultima era sensibilmente maggiore rispetto a quelle ordinarie. La numerazione era progressiva fino ad almeno quattro cifre: stranamente tutti gli esempi che conosco sono immatricolati fra 4000 e 5000.
- I mezzi corazzati portano la normale targa della GNR (mi sono noti solo esempi GNR e nessuno dell'esercito), ma vi sono anche casi nei quali la targa, pur di dimensioni analoghe a quelle ordinarie, consiste in un unico grande numero in nero.

- La Decima Squadriglia MAS aveva tre tipi di targhe, tutte con la scritta X^ MAS: una aveva fondo nero e le altre due fondo bianco: una di queste ultime due aveva dimensioni apparentemente maggiori di quelle civili e militari dell'epoca, mentre l'altra aveva gli angoli superiori smussati, ad imitazione delle targhe militari tedesche; le targhe anteriori invece erano sempre del tipo standard, piccolo e rettangolare con la scritta anteposta ai numeri.

La Decima MAS, prima e dopo l'armistizio, faceva parte della Marina Militare e, a giudicare da molti veicoli rimasti in dotazione dopo l'8 settembre, sembra che questi, pur sostituendo le targhe con le altre dall'aspetto diverso che abbiamo descritto prima, abbiano mantenuto la precedente numerazione dell'autoparco della Regia Marina: sono infatti noti un 10xxx e un 30xxx. Altre targhe portano una numerazione indipendente a tre cifre.

- Le Brigate Nere, istituite il 30 giugno 1944, avevano una propria targa nella quale compariva la dizione "Brigata Nera" preceduta dal numero con la quale questa era identificata (Ce n'erano in origine almeno una in ciascun capoluogo di provincia al momento sotto il controllo della RSI). L'esemplare noto, una targa motociclistica della 16^ Brigata, porta il numero 004, quindi con gli zeri complementari.
- Esiste anche notizia di un'autovettura targata BN 8870. Potrebbe trattarsi di una targa civile con trascrizione sbagliata della sigla (forse BG o BS), oppure testimonierebbe l'esistenza di una targa cumulativa per tutti i veicoli delle Brigate Nere.

I numeri distintivi delle Brigate Nere erano i seguenti (dopo ogni numero viene indicata la sigla della provincia corrispondente):

1	TO	11	CO	21	VR	31	GE	41	FI
2	AL	12	CR	22	VI	32	IM		
3	AO	13	MN	23	BO	33	SP		
4	AT	14	PV	24	FE	34	SV		
5	CN	15	SO	25	FO	35	AR		
6	NO	16	VA	26	MO	36	LU		
7	VC	17	VE	27	PR	37	PI		
8	MI	18	PD	28	PC	38	PT		
9	BG	19	RO	29	RA	39	SI		
10	BS	20	TV	30	RE	40	AU		

Esistevano altre quattro Brigate Nere senza numero a Firenze, Belluno, Cesena e Bergamo (quest'ultima era proveniente da Nizza). A Milano esisteva anche la "Brigata Nera Mobile" che portava lo stesso numero di quella "ordinaria". Ricordiamo che la provincia di Belluno, il Trentino e la Venezia Giulia non figurano nell'elenco perché facevano parte del Reich tedesco.

- La Legione Autonoma Ettore Muti sembra avesse una propria targa con la sigla L. A. M. sulla riga superiore e, su quella inferiore, un numero di due o tre cifre. Il fondo era azzurro e le scritte in bianco.

La dotazione dei mezzi dell'esercito, della GNR e di tutte le altre formazioni era raccogliatrice, formata da veicoli abbandonati dal Regio Esercito e rimessi in servizio, veicoli requisiti ed altri di disparata provenienza: come si noterà esaminando i successivi elenchi del parco appartenenti ad alcuni reparti, si rileva la presenza di un'autoblinda inglese *Dingo* catturata, di autobus urbani requisiti e delle quasi sconosciute autoblindo *Zerbino*, messe insieme con un connubio di parti di autoblindo e carro armato, realizzate alla buona con la tipica inventiva italiana, mai in ribasso sotto qualsiasi bandiera si militasse.

Una fonte asserisce che i tedeschi, al momento dell'armistizio, entrarono in possesso di circa 15000 autoveicoli del Regio Esercito, anche se la cifra mi sembra notevolmente sottostimata: ad ogni modo poco o nulla fu girato alla RSI.

La produzione di veicoli militari continuò senza soluzione di continuità, pur rallentata e fra mille difficoltà, fino alla fine del conflitto: la Fiat consegnò circa 14300 autocarri e furono completati almeno un migliaio di mezzi corazzati e blindati; un'elaborazione basata su alcuni dati noti fa ritenere che nello stesso periodo, approssimativamente, siano stati anche consegnati:

4500 autovetture (di cui circa la metà Fiat 1100)
 500 trattori
 4200 motocicli
 1000 motocarri
 2200 rimorchi

Come già abbiamo avuto occasione di dire, la massima parte di queste forniture era destinata alla Wehrmacht ma, ad ogni modo, benché in quantità limitata, le forze armate repubblicane riuscirono ad accaparrarsi, forse

con qualche stratagemma a danno degli alleati-padroni tedeschi, ottimi veicoli appena usciti dalle fabbriche: autocarri Fiat 626, autoblindo Lince e AB 43 (è documentato che almeno una di queste nuova di fabbrica andò ad equipaggiare la Brigata Nera di Torino) e perfino carri armati P40 anche se forse, in quest'ultimo caso, non si andò oltre l'effettuazione del servizio fotografico.

Un documento dà presente in Lombardia, nell'aprile del 1945, una Lancia Aprilia di un non meglio identificato "Servizio Segreto della Regia Marina" (cosa di per sé vagamente verosimile perché a Milano aveva posto il suo comando la X^a MAS), con targa RM 001. Se la notizia è autentica (e penso che lo sia), si tratta di un numero del tutto inedito, che fa sorgere discussioni in ordine a tre elementi: quale rapporto abbia tale targa con le altre prebelliche della Marina di cui porta la stessa sigla, quali fossero effettivamente le targhe dei veicoli della Marina Repubblicana e se durante il periodo della RSI furono lasciati in servizio veicoli militari con la targa "Regia".

Diamo qui un elenco della dotazione dei mezzi di alcuni reparti:

Gruppo corazzato Leonessa

Carri Armati

35 M 13, M 14, M 15
5 L 6
16 L 3

Autoblindo

1 Dingo ex inglese
17 AB 41/43
10 Tipo Zerbino

Autoprotetti

3 pesanti
4 leggeri
8 blinde S40 e S26

Autocarri

60 Lancia 3RO
25 Fiat 626
12 Fiat 634
13 Fiat 666
10 OM Taurus
9 SPA 38
5 SPA *Dovunque* 41
4 Bianchi Miles
8 SPA TL 37
4 Carri attrezzi

Autovetture

48 Aprilia e Fiat 508

Motocicli

60 Gilera, Guzzi e Bianchi

Brigata Ettore Muti

Carri armati

2 L 3

Autovetture

10 unità

Autocarri

8 Fiat e OM

Autobus

11 Tipo urbano requisiti

Motocarri

20 Guzzi Trialce con mitragliatrice

Motocicli e motocarrozette

Guzzi, Gilera Saturno, Benelli, Sertum 250 e 500, Bianchi

Nota: avendo la Legione un organico di 1000 uomini, nonostante la difficoltà dei tempi, si desume che fosse una delle poche formazioni completamente motorizzate.

Comando provinciale dell'Esercito Repubblicano di Asti (al giugno 1944)

3 autovetture
5 autocarri
2 furgoni
8 motocicli
2 motocarri
2 ambulanze
6 trattori

PARCO E TARGHE DEL REGIO ESERCITO FRA IL 1943 E IL 1947

I danni subiti dalle attrezzature e dai mezzi del Regio Esercito al momento dell'armistizio dell'8 settembre 1943 furono notevoli, anche se interessarono soprattutto i veicoli con minore mobilità come i corazzati, che più difficilmente potevano essere fatti evacuare in modo rapido davanti all'avanzare del fronte in Italia Meridionale. Altri mezzi furono facilmente catturati dai tedeschi.

Nel periodo successivo il Regio Esercito dovette adattarsi con quanto gli era rimasto e, dopo la fine della guerra, con quel poco che era riuscito a recuperare nel Nord liberato e già in servizio presso la RSI.

Va escluso che il parco potesse venire rinforzato con il materiale di produzione nazionale: essa, pur con difficoltà, proseguiva, ma trovandosi tutta concentrata al Nord andava ad equipaggiare solo i tedeschi e, come s'è detto, in parte molto minore la RSI.

Un altro problema che dovette sicuramente incontrare il Regio Esercito fu l'approvvigionamento dei pezzi di ricambio, sempre più necessari per i suoi logori veicoli, ma anche questi erano difficilmente reperibili trovandosi tutte le fabbriche al nord.

Non v'è dubbio che ci si sia arrangiati costruendo alla meno peggio nelle poche officine del Sud i pezzi che servivano, ma le difficoltà incontrate per far conservare al parco quegli indispensabili requisiti di quantità ed efficienza dovettero essere state enormi.

Gli Alleati impiegarono poco il Regio Esercito al fronte, ma esso era pesantemente coinvolto in tutti i compiti di retrovia: se gli anglo-americani non erano certo a corto di mezzi corazzati e artiglierie, avevano una necessità sempre più pressante di qualcuno che pensasse ai servizi di trasporto e logistici e poiché il nostro parco allora esistente non era certo nelle migliori condizioni, essi intervennero con la cessione dei loro mezzi: un documento accenna ad autocarri Dodge in dotazione alla Divisione Cremona e non c'è ragione di credere che questi non fossero affiancati dalla gamma di tutti gli altri veicoli della stessa generazione, a partire dalle jeep.

Un'altra fonte dà in servizio al Gruppo di combattimento "Legnano", durante la cobelligeranza, i piccoli cingolati inglesi Bren Carrier (E' un'informazione verosimile: non ci deve essere parso vero il poter mettere le mani su dei trabiccoli che ricordavano da vicino i nostri tanto amati quanto inoffensivi carri veloci!)

Questi mezzi furono un preludio alle più massicce cessioni di materiale avvenute dopo il 1947, dopo la firma del trattato di pace. Se furono targati (cosa da vedersi, tanto più che gli Alleati badavano poco o nulla a questa materia), portarono ovviamente la targa Regio Esercito.

Non c'è ragione per pensare che il parco nazionale non sia rimasto targato secondo il sistema già in uso, anche se non ho assolutamente mai visto alcuna immagine di veicoli, e tanto meno di targhe militari, risalenti a quel periodo.