

LE TARGHE E I VEICOLI DELL'ESERCITO ITALIANO

Dalle origini al 1927: Servizio Militare

di Guglielmo Evangelista

LE ORIGINI DELLA MOTORIZZAZIONE MILITARE

L'esercito si interessò alle automobili fin dai loro primordi anche se per parecchio tempo si limitò ad acquistare pochi veicoli di diversa origine soprattutto per valutare la loro attitudine al trasporto di materiali e personale in modo rapido e economico, così da raccogliere sufficienti indicazioni prima di iniziare un vero e proprio processo di motorizzazione.

Fino a dopo il 1910, quindi, vennero svolti soprattutto esperimenti e furono provati i più disparati tipi di veicoli.

Ricordiamo che già nel 1899 il Genio ferrovieri ricevette in dotazione un autocarro De Dion Bouton: si trattava di un grosso veicolo a vapore, ma le sue caratteristiche erano già quelle automobilistiche – il motore a vaporizzazione rapida incontrò un certo successo agli inizi dell'automobilismo – anche se fu ancora classificato *locomotore stradale*, assimilandolo a tutti gli altri più grossi semoventi di questo genere che il Genio Ferrovieri aveva da molto tempo in dotazione per il traino su strada delle artiglierie.

Anche se sembra che nel 1903 (o addirittura nel 1901) il Ministero della Guerra avesse acquistato un'automobile Fiat da 12 HP, fu nel 1904 che un autocarro Fiat da 24HP, prestato da privati, venne sperimentato a Brescia nella distribuzione del pane sfornato dal panificio militare, mentre due esemplari dello stesso tipo furono acquistati nel 1905 assieme ad alcune autovetture (Probabilmente 32 unità, sperimentati con gli autocarri alle manovre nella valle del Volturno).

Altri mezzi furono provati alle manovre del 1907 e del 1909, anche se ancora si era lontani dal disporre dei 287 veicoli stimati necessari per impiantare un primo servizio di ricognizione e collegamento.

La gestione di questi primi mezzi fu affidata al Genio Ferrovieri di Roma che a partire dal 1903 aveva costituito un nucleo *macchinisti militari addetti alla condotta delle automobili*, trasformato in *Sezione Automobilistica* nel 1906 ed infine in *Battaglione automobilisti del Genio* nel 1910.

Dalla costante presenza del Genio Ferrovieri e dalla denominazione dei primi autisti si capisce come riuscisse difficile all'Esercito, almeno in un primo momento, considerare l'automobile un mezzo di tipo completamente nuovo, ma si tentasse in qualche modo di assimilarla agli unici veicoli terrestri autopropulsi allora conosciuti, cioè a quelli ferroviari.

Alle manovre del 1911 il servizio automobilistico appare già ben organizzato con la presenza di 83 vetture, 97 autocarri e 99 motocicli: oltre che alla Fiat l'esercito cominciò ad approvvigionarsi anche all'Isotta Fraschini, ed alla Züst

Nell'autunno del 1911, scoppiata la guerra di Libia, cominciò la sistemazione razionale del parco con la fornitura di 200 autocarri Fiat 15 bis, seguiti dai 15 ter che ebbero il battesimo del fuoco alla battaglia di Zanzur l' 8 giugno del 1912.

Nell'imminenza della prima guerra mondiale il parco si arricchì di ben 1600 veicoli di vario tipo, fra i quali i 18BL e i 18BLR, veicoli di grande robustezza ed affidabilità che furono i protagonisti del conflitto e che dimostrarono una longevità eccezionale tanto presso le forze armate quanto negli impieghi civili.

Oltre ai tipi cassonati, sui telai vennero eseguiti svariati allestimenti speciali: autoambulanza, autopompa, servizi aeronautici, ecc.

I Carabinieri rimasero a margine di questo forte impulso alla meccanizzazione, anche se è probabile che in occasione di ispezioni, servizi di rappresentanza, trasporti di personale e materiale l'Arma abbia impiegato veicoli dell'Esercito messi di volta in volta a disposizione. Ad ogni modo le stazioni e i comandi locali restarono dotati solo di biciclette, cavalli e, naturalmente, ...dei piedi dei militari.

Anche se restarono indietro in fatto di automobili, i Carabinieri furono però i primi ad essere dotati delle primissime motocarrozette Excelsior e Indian importate dall'estero seguite, a partire dal febbraio 1912, dalle Frera nazionali, una marca la cui produzione, attraverso i decenni, fu orientata prevalentemente alle commesse militari.

Durante la Grande Guerra, oltre agli autocarri, ebbero un impiego molto ampio anche i trattori di artiglieria di grande potenza impiegati per il traino dei cannoni più pesanti, la cui mobilità fino ad allora era stata problematica.

Contemporaneamente cominciarono ad essere elaborati, anche se all'inizio piuttosto approssimativamente, i criteri di impiego del mezzo automobilistico che già fin da allora, e a differenza di quanto accadde nelle altre forze e corpi armati, divenne una vera e propria arma offensiva e non solo un mezzo di trasporto di persone e materiali.

In occasione della riconquista del Pasubio gli autocarri furono impiegati per la prima volta come mezzi tattici, permettendo il rapido afflusso dei reparti durante l'operazione.

Ai mezzi pesanti si affiancava un numero relativamente modesto di autovetture di tipo assortito per le esigenze dei comandi il cui impiego fu però spesso limitato dalle condizioni delle strade del fronte.

L'esercito, partendo dagli anni '10, instaurò la anche la tradizione di un massiccio impiego di motocicli, molti anche con sidecar ed altri molto leggeri, usati specialmente per il trasporto di ufficiali e per il servizio di portaordini oppure inquadrati nelle unità celeri.

Dopo il 1918 nel campo della motorizzazione non vi furono particolari novità: si continuò con lo sfruttamento del grande parco esistente, ormai esuberante per il servizio di pace, del quale moltissimi esemplari furono alienati e venduti ai civili, e proseguì la costruzione dei tipi correnti. Dell'enorme preda bellica austriaca furono tratti in servizio solo i trattori di artiglieria : i buoni Daimler 17 e i grossi treni stradali C Zug, alcuni già catturati durante il periodo della guerra.

Lo sviluppo dell'autoparco, secondo alcune fonti, fu il seguente:

	1907	1909	1911	1914	24.5.15	XI 1918
Autovetture		>46	>83		500	2500
Autocarri		>29	>97		3500	28400
Motocicli			>99		1350	6000
Totale	>76	>75	>279	400	5350 (*)	36900

* Un'altra fonte indica in 3280 i veicoli in servizio a quella data.

TIPI DI VEICOLI ACCERTATI IN DOTAZIONE ALLE FORZE ARMATE DALLE ORIGINI AGLI ANNI '20

Ritengo che l'elenco sia notevolmente lacunoso, essendovi pochissimi dati sui mezzi acquistati dalle fabbriche meno note e sulle versioni presenti in un piccolo numero di esemplari (basti pensare che la Fiat, solo nel periodo 1915-18 fornì veicoli di 25 modelli differenti).

Non mi risulta che siano mai entrati in servizio veicoli di produzione estera eccetto i motocicli e, successivamente al conflitto, i pochi provenienti dalla preda bellica che vennero mantenuti in servizio. Si registra qualche altro caso, ma del tutto sporadico e connesso a situazioni particolari.

Non ho rintracciato immagini che dimostrino che, prima degli anni '20, l'esercito abbia posseduto veri e propri rimorchi se non i tradizionali carri a trazione animale ad uno o due assi che, in caso abbastanza frequenti, venivano agganciati ad autocarri.

A partire dal 1921 entrarono in servizio i *carri rimorchio Fiat 3000* che, accoppiati ad un autocarri Fiat 18BL, servivano al trasporto su strada dei carri armati.

Nell'elenco non sono compresi i mezzi corazzati di questo periodo perché sono esaminati nella parte che tratta delle targhe di tutti i carri armati, le autoblindo e i mezzi simili dalle origini ad oggi.

AUTOMOBILI

	Anni	Quantità
Fiat 8 e 24HP	1905	29
Fiat 4	1912-18	
Fiat Zero	1912	41*
Fiat 70	1915	1000
Fiat 2B	1919>	
Fiat 501	1919-26**	
Fiat 509	1925-29	
Fiat 510	1925>	
Alfa Romeo 24	1910-14	
Lancia 25/35HP (Alfa?)	1907-08?	
Lancia Theta	1913-19	
SCAT 2T-4T	1915>	
Isotta Fraschini		

* Il numero riportato è sicuramente sottostimato: al contrario la Zero fu una delle automobili più comuni dell'autoparco militare di quel periodo, come si desume dalla quantità di immagini in cui compare: d'altra parte, per le sue caratteristiche, rappresentava la soluzione più equilibrata fra prestazioni e costi di acquisto e manutenzione.

** Questa vettura fu commercializzata a partire dal 1919, ma nel 1915 fu prodotta una pre-serie che fu assorbita per la quasi totalità dall'Esercito sotto il nome di Fiat 70.

AUTOCARRI

	Anni	Quantità	Radiazione	
Fiat 24HP	1905	2		
Fiat 18/24HP	1906-10	alcuni		
Fiat 2F	1911-21		1930	Anche ambulanza
Fiat 15 bis/15 ter	1911-12	> 200	1940	Anche ambulanza e fotoelettrica
Fiat 17A	1911-12			
Fiat Zero furgone	1912			
Fiat 18BL, BLR	1914-21	20000c.	>1935	Anche ambulanza e autopompa
Fiat 18BL officina	1914-21			
Fiat 18P, BC	1915-20			
Alfa Romeo 22/30 HP	1914-20			Ambulanza
Lancia IZ	1912>			
Lancia Jota	1914>			
Lancia Djota	1916>			
Itala XVII				
Itala X				
Isotta Fraschini GM3				
Isotta Fraschini 16A				
SPA 8000				
SPA 8000 P				
SPA 9000C				
Scat 21-35, 35-1, 11-1				
Diatto 20A, CD, 40C				
Storero 30HP				
Zust 38HP	1916	600		
Ford T	1917	8?		Per la Libia

Autoveicoli speciali attrezzati per il servizio di artiglieria:

Camion di scorta	1916-18	96
Camion munizioni	1916-18	286
Camion officina	1916-18	30
Camion bagaglio	1916-17	96
Vetture Comando	1916	22
Carri osservatorio	1916-17	34
Carri attrezzi	1916	16

AUTOCANNONI

Ehrardt da 75	1914	1	Targato SM 795
Itala X da 75/27	1914	1	
SPA 8/9000 da 102	1916	66	
	1917	69	
	1918	3	
Lancia IZ da 75/27	1917	1	
	1918	90	
	1919	9	
Fiat 18B da 76/30			Appartenenti alla Regia Marina

AUTOBUS

Fiat 15 ter	1911-12
SPA 25C12	1926

MOTOCICLI

Baudo			
Bianchi			
Borgo			Motocarrozetta*
Della Ferrera			"
Excelsior			"
Frera Super Raid	1918-27		"
Frera	1915	6	Motomitragliatrice
	1918	200c.	"
Frera	1916		Motocarrello
Galloni			Motocarrozetta*
Galloni			
Indian			
Indian-Dal Vero			Motofurgone
Indian <i>Powerplus</i>	1916		Motocarrozetta*
James			
Molaroni			
Sunbeam			

* Per motocarrozetta si intendeva la motocicletta dotata di *sidecar*.

TRATTRICI DI ARTIGLIERIA

Fiat 30	1915	75	
Fiat 20B	1915-20	800	
Pavesi A	1916		
Pavesi B			
Soller			
Daimler M12 e M 12/16	1917-18		Ex austriaco
Daimler M17			"
M 18 C Zug			"

LE TARGHE DEL PRIMO PERIODO

I primissimi autoveicoli portavano la normale targa civile –presumibilmente quella di Roma o della provincia sede dell'unità che aveva in carico il veicolo – ma già un'istruzione *sul servizio automobilistico* diramata nel 1907 se non addirittura nel 1905, della quale però non conosco il preciso contenuto, prescriveva per ogni veicolo una targa bianca metallica con la dicitura in rosso "Servizio Militare" abbreviata in S.zio M.re seguita da un numero progressivo in nero, assegnato dal Comando del Corpo di Stato Maggiore (Corpo oggi non più esistente al quale, all'epoca, facevano capo, tra l'altro, anche tutte le competenze relative ai trasporti per acqua, strada e ferrovia).

Dopo tali disposizione segue però l'articolo 23 del Regio Decreto 29.7.1909 secondi I quale i veicoli militari dovevano portare la targa civile.

Questa disposizione fu confermata dal R.D. 612 del 31 agosto 1910 che però concedeva ai veicoli delle forze armate l'esenzione della tassa di circolazione con l'obbligo tuttavia di esporre uno speciale contrassegno con la scritta "Servizio Militare".

Non è facile coordinare queste informazioni, sostanzialmente antitetiche: si potrebbe anche pensare che per un certo periodo vigesse per ogni mezzo un doppio e contemporaneo sistema di targatura. Questa confusa situazione non dovrebbe però essere durata molto a lungo perché in varie fotografie immediatamente successive a quel periodo e, in particolare, in chiarissime immagini risalenti alla guerra di Libia, cioè al 1911-1912, si vede che sui veicoli non c'è traccia di targa civile e solo la targa con la consueta sigla S.zio M.re seguita da un numero progressivo di tre cifre.

In mancanza di testimonianze fotografiche *ad hoc* non si può essere sicuri né che la normativa sulla doppia targa sia stata effettivamente applicata né, per lo stesso motivo, ci sono elementi per stabilire se prima del 1911-12 la targa Servizio Militare fosse una vera e propria targa oppure un semplice contrassegno inventariale, e questo sempre che tutto il discorso sull'esenzione dal bollo e sul contrassegno non si riferisse solo a quei veicoli militare che, allora come oggi, portavano la targa civile.

Ad ogni modo intervenne dal R.D. n. 811 del 2. luglio 1914 che riservò alle forze armate la targatura dei propri veicoli.

La targa S.zio M.re (o, molto più raramente, S.M. o SM) fu applicata a tutti i veicoli militari, tanto dell'Esercito che della Marina e poi anche della Guardia di Finanza senza distinzione dell'ente di appartenenza.

La situazione delle targhe dei motocicli non è chiara: praticamente in tutte le fotografie risultano regolarmente senza targa, con un'unica eccezione, la S.M.258. Un solo esempio è troppo poco per tirare a delle conclusioni, né si può capire se si tratti di una numerazione separata da quella automobilistica. Si potrebbe ipotizzare, essendo il numero sopra ricordato molto basso, che solo in un primo tempo i motocicli siano stati regolarmente targati.

La targa "Servizio Militare" dovette rispondere in modo adeguato alle necessità: resse bene al grande balzo in avanti della motorizzazione durante la guerra e sopravvisse ancora parecchi anni fino alla promulgazione del Regio Decreto n. 3043 del 31 dicembre 1923 che, all'articolo 63, stabilì che ciascuna Forza Armata avrebbe dovuto avere targhe con sigle distinte: tuttavia, prima che questa nuova normativa avesse applicazione, dovette passare un po' di tempo, tanto che la targa Servizio Militare continuò ad essere applicata fino al 1927, anno in cui vennero emanate apposite Istruzioni Ministeriali – anche di queste non conosco il contenuto preciso – che riordinarono tutto il settore e portarono all'adozione della targa con sigla Regio Esercito.

CARATTERISTICHE DELLA TARGA

L'aspetto era molto simile a quello delle targhe civili dell'epoca, con scritte disposte su di una sola riga. Pur essendo in linea di massima analoghe anche le dimensioni, attraverso il tempo si nota però una serie di variazioni: nei primi tempi si hanno esempi di targhe, soprattutto quelle anteriori, piuttosto grandi, di circa cm. 50x15; più tardi compare qualche esemplare più piccolo, mentre resta diffusa la presenza di targhe anteriori verniciate sul radiatore. Molte fotografie comunque mostrano che la targa anteriore manca del tutto, con una tale frequenza di casi da far pensare che la sua applicazione non fosse obbligatoria.

I caratteri sono verniciati in nero su fondo bianco: sembrano più spesso stampati a sbalzo e più raramente realizzati mediante "mascherine". La sigla era rossa anche se, a giudicare da molte fotografie nelle quali manca ogni contrasto fra le tonalità delle lettere e quella dei numeri, sembra che in più caso fosse nera: forse veniva usato un rosso molto scuro.

Una situazione caratteristica è quella dell'applicazione, abbastanza frequente, di un'unica targa lateralmente al veicolo, a metà telaio o sotto la portiera, soluzione che non sempre appare giustificata dalla mancanza di spazio o di punti di appoggio sulla parte posteriore della carrozzeria.

L'unica targa motociclistica nota ha le scritte disposte su due righe ed è posizionata a metà veicolo, sotto il sellino e in asse con il telaio. Non è possibile dire se le scritte compaiano su entrambe le facciate.

La numerazione parte da uno e prosegue secondo il normale ordine cronologico delle immatricolazioni: raggiunse e superò il numero 300 al momento della conquista della Libia, mentre il progressivo 1000 fu raggiunto probabilmente nel 1913, e il 30000 nell'estate del 1918.

Le targhe più alte conosciute sono 51190 e 50563, ma non ho mai visto alcun esempio di targhe con numerazione compresa fra 40000 e 49999 tanto da far pensare che, terminate le immatricolazioni del periodo bellico, si sia voluto tenere separate le successive acquisizioni incominciando una nuova sequenza da 50000 in poi.

LE TARGHE SPECIALI

- Alcuni mezzi speciali o destinati a particolari usi avevano numerazione indipendente nonché una lettera aggiuntiva finale sulla targa che li caratterizzava, e precisamente:

S <u>zio</u> M <u>re</u> xxx A	carri armati
S <u>zio</u> M <u>re</u> xxx B	autoblindo
S <u>zio</u> M <u>re</u> xxx C	autocannoni
S <u>zio</u> M <u>re</u> xxx G	veicoli speciali del Genio
S <u>zio</u> M <u>re</u> xxx M	altri veicoli speciali (numero più alto noto 47)
S <u>zio</u> M <u>re</u> xxx T	trattori di artiglieria (numero più alto noto 834)

Non ho, tuttavia, alcun esempio di targhe con i suffissi A, B, C, e G; tra l'altro, come vedremo in occasione dell'esame delle targhe dei veicoli corazzati, nel periodo che stiamo trattando questi ultimi mezzi normalmente non furono targati. Forse la fonte che elenca i suffissi è più tarda di quello che asserisce di essere e risale al tempo dell'introduzione della sigla R.E., oppure per alcune lettere si tratta solo di un'ipotesi rimasta sulla carta.

Tra l'altro ci sono esempi di autoblindo e di autocannoni con targa delle serie normali.

L'immagine di un autocannone mostra, verniciata sul radiatore, la targa SM 795 seguita da una C molto chiara e una A appena visibile. Forse si trattava dell'indicazione "CA" con il significato di "cannone", che sembra però un'iniziativa estemporanea perché lo stesso veicolo compare in un'immagine successiva con la

normale targa in metallo SM 795 senza lettera.

Comunque tutte le targhe con la lettera aggiuntiva, che certamente nei periodo nel quale fu utilizzata la sigla SM furono almeno M e T, risultano con un numero al massimo di tre cifre, forse con l'eccezione dei trattori di artiglieria anche se tutti i numeri che conosco sono inferiori a mille. A proposito di questi mezzi, le targhe più basse, inferiori a 2-300, sono assegnate solo a trattrici Fiat, mentre nelle serie superiori compaiono solo le Pavesi, le cui consegne iniziarono verosimilmente più tardi.

- I veicoli delle truppe coloniali (corpi regolati da una normativa particolare, istituiti in ciascun territorio in anni molto lontani, subito dopo che ciascuno di questi venne occupato) avevano la sigla S.zio M.re preceduta o seguita dall'indicazione della colonia. (T=Tripolitania, SOM=Somalia, sicuramente anche Cirenaica e Eritrea, anche se di queste ultime non conosco esempi). in Egeo e nella concessione di Tientsin non vi erano truppe coloniali.

I Corpi coloniali avevano ampia autonomia di impiego, reclutamento ed acquisto di materiali. Molti veicoli speciali furono costruiti adattando sui posto telai commerciali.

Le targhe venivano probabilmente confezionate localmente, come dimostrerebbero le impostazioni grafiche svariate: sono infatti note targhe con le scritte su due righe con il numero su quella superiore, targhe a fondo nero con scritte in bianco e sigla in rosso, targhe di blindati senza lettera finale distintiva e numerazione promiscua con gli altri veicoli.

Non so quando esse furono introdotte, mancando ogni documentazione al proposito. Si potrebbe azzardare che siano comparse dopo il 1920, forse per l'Eritrea nei 1922, anno di profonda riorganizzazione delle locali truppe coloniali. In una fotografia scattata in Tripolitania, sempre in quel periodo, compaiono solo veicoli con targa SM e, trattandosi di *torpedoni* verosimilmente destinati a semplici servizi di presidio, è difficile che si trattasse di mezzi appartenenti alle truppe metropolitane e quindi l'introduzione della targa locale dovrebbe essere fatta slittare un po' più avanti nel tempo.

Riterrei che questo tipo di targa sia rimasta a lungo in uso nelle colonie anche successivamente a quando, in Italia, le targhe dei veicoli militari erano state modificate con l'introduzione della sigla R.E.

I numeri più alti che conosco sono SM T 3466 e SM SOM 1532.

- Esiste un chiaro esempio fotografico di una targa S.zio M.re 0263. Il numero di immatricolazione con lo zero anteposto dovrebbe indicare, come avvenne anche durante la seconda guerra mondiale, i veicoli civili requisiti. Certamente era un fatto abbastanza insolito per allora, considerato che in quanto all'approvvigionamento di autoveicoli nuovi di fabbrica l'esercito non aveva grossi problemi e quindi non sarebbe stato necessario far ricorso ai modesto parco civile, tra l'altro numericamente di gran lunga inferiore, ma a quanto pare questo effettivamente si verificò; tra l'altro il modello della vettura 0263, benché non identificabile, è comunque di tipo nettamente diverso rispetto a quelli standard, per lo più di classe media, in uso nell'esercito.

Se è corretto il mio appunto di una targa SM 01931 assegnato ad un'ambulanza, il numero dei veicoli requisiti fu esageratamente elevato, almeno in relazione alla consistenza del parco di allora, tanto da far pensare che l'assegnazione dei numeri non sia stata progressiva.

- Negli anni '20 figurano esistenti alcuni veicoli della Sanità Militare facenti parte di un ospedale da campo *di armata* con la normale targa a fondo bianco e la sigla M.M.A. seguita da tre cifre (sul significato delle lettere ci si può sbizzarrire: potrebbero significare 'ambulanza', 'armata' 'militare' o 'mobilitazione').

- Esiste una fotografia, databile fra il 1910 e il 1915, nella quale compare un autocarro con la targa SM 471 e la targa di prova civile (poco leggibile, forse 63-264). Questo potrebbe significare che all'epoca l'esercito non prevedesse l'uso di proprie targhe di prova, oppure potrebbe trattarsi di un esempio del sistema della doppia targatura civile e militare.

- Esistono tre fotografie di autocannoni della Regia Marina: uno porta la targa RM 162 e le targhe degli altri due, molto meno chiare, sembrano portare una scritta, forse R.MARINA: potrebbe trattarsi di modifiche non ufficiali delle normali targhe RM (nella 162 la R iniziale potrebbe anche sembrare una correzione della preesistente S) o bisognerebbe pensare che già da allora la Marina avesse targhe proprie — magari solo per alcuni mezzi speciali - cosa che tuttavia non risulta all'Ufficio Storico MM. Si tratta di casi finora inediti che mi hanno sorpreso non poco, ancora tutti da studiare.

- A titolo di curiosità ricordiamo che esiste infine una targa solo letterale "S.M. SN". E' un'applicazione postuma risalente a tempi molto recenti e la portano vari veicoli del periodo pionieristico conservati nei musei militari e privi di targa originaria. La sigla probabilmente significa "senza numero" e forse è una soluzione più corretta dell'applicazione di targhe di fantasia.