

# **LE TARGHE E I VEICOLI DELLA POLIZIA E DELLA M.V.S.N.**

di Guglielmo Evangelista

Ho preferito lasciare fra le ultime monografie il discorso sulle targhe ed i veicoli della Polizia perché si tratta di un argomento particolarmente complesso, specialmente per i periodi meno recenti.

Infatti, se i veicoli più comuni della Polizia sono noti a tutti e rappresentano una presenza costante sulle nostre strade, l'effettiva consistenza dell'autoparco è particolarmente variegata: attraverso sessant'anni ha compreso e comprende una quantità impressionante di veicoli del tipo più disparato e dalle più varie provenienze. Stante anche la grande ramificazione in tutti i campi e specializzazioni, ve ne sono per gli impieghi più impensati e alcuni sono di uso tanto particolare da rappresentare un "unicum" fra le infinite categorie presenti nel parco civile e in quelli speciali.

La quantità dei veicoli presenti in piccole e piccolissime serie è notevole, anche perché bisogna tenere conto che il parco della Polizia, fra quelli che portano targhe speciali, è secondo solo a quello dell'esercito (ma c'è la possibilità che, con la scorporazione da questo dei veicoli dei Carabinieri e con il suo ridimensionamento dopo la fine della guerra fredda la differenza si attenui o si annulli), ma è molto più variato. Infatti l'Esercito, pur senza mai riuscirci, ha sempre cercato di arrivare ad un autoparco che fosse il più possibile ridotto a pochi e collaudati tipi, cosa indispensabile per gestirne correttamente l'impiego su ogni possibile fronte e per standardizzare l'enorme flusso di ricambi, mentre la Polizia, con una struttura locale polverizzata sul territorio e con una prevalenza di vetture commerciali (anche se debitamente adattate all'impiego richiesto), ha avuto la concreta possibilità di gestire localmente e con profitto anche veicoli di tipo non standard (o *unificato* se usiamo la terminologia militare del periodo prebellico e bellico).

Sulle targhe il discorso è diverso, perché quelle della Polizia hanno avuto un'evoluzione nel complesso lineare e impostata sulla semplice progressione numerica, ma questo non toglie per anche per esse vi siano varie particolarità.

Un altro motivo per il quale ho rinviato questo lavoro è che ho atteso l'uscita del libro "La Polizia in movimento" di Paolo Masotti, un volume veramente pregevole che, se ha un difetto, è solo quello di essere stato troppo poco pubblicizzato, e sicuramente molti appassionati che leggeranno queste note ne avranno notizia per la prima volta.

Questo libro è stata una miniera di notizie - a parte l'ottima componente iconografica che qui manca - e ho atteso la sua uscita per potermi destreggiare meglio, sia per arricchire il mio bagaglio di informazioni sia per non ripeterne il contenuto. Ad ogni modo il libro si occupa anche di targhe, ma si limita a pochi accenni, lasciando un ampio spazio di manovra in questo settore (e d'altra parte questo approfondimento è....affare nostro).

Ho comunque potuto contare sul validissimo aiuto di Paolo Masotti, l'autore del volume appena ricordato, che mi ha fornito molti chiarimenti e precisazioni sui casi dubbi e varie altre informazioni inedite che hanno perfezionato il lavoro e che merita un incondizionato ringraziamento.

## **LA MILIZIA VOLONTARIA DI SICUREZZA NAZIONALE**

### **LA STORIA**

Ho ritenuto opportuno inserire questo argomento nel tema della Polizia perché, in fin dei conti, la Milizia fascista, benché nata con tutt'altri scopi, finì per diventare una forza di polizia, che operava, più che per la sicurezza del regime, per quella di tutti i cittadini.

La Milizia Volontaria di Sicurezza Nazionale, fu istituita con Regio Decreto n.31 del 14 gennaio 1923 e, come è avvenuto ed avviene nelle storia di molti stati, dittatoriali ma anche democratici, rappresenta una forza armata destinata ad operare all'interno del paese, sollevando l'esercito da certe incombenze e supportando, con l'elevato numero di aderenti, le più esigue forze di polizia regolare.

Lo scopo originario della Milizia era quello di rappresentare il braccio armato del partito fascista, che avrebbe perpetuato e potuto sfruttare le "doti" di coraggio, spavalderia (e in non pochi casi di assenza di scrupoli e di pura e semplice criminalità) dei vecchi squadristi che avevano portato Mussolini al potere.

La sua caratteristica era la volontarietà: era composta da normali cittadini che, all'occorrenza, vestivano la divisa e, lasciate per un breve momento le loro attività abituali, prestavano servizio agli ordini del partito e in qualche caso congiuntamente, a seconda della specialità alla quale appartenevano, del Ministero degli Interni, del Ministero della Guerra e di quello della Marina.

Solo un numero molto ridotto di ufficiali e sottufficiali erano stipendiati ed impiegati a tempo pieno e, destinati all'addestramento, rappresentavano i quadri permanenti.

Poiché nel volgere di pochi anni vennero tuttavia istituite varie specialità, la maggior parte di queste necessitava di personale tecnicamente preparato e con la debita esperienza; di conseguenza crebbe sensibilmente il personale con un regolare rapporto di impiego.

Le specializzazioni era parecchie, e precisamente:

- Milizia Forestale (D.L. 16-5-1926 n. 1056)
- Milizia della Strada (R.D. 26-11-1928)

- Milizia Ferroviaria (D.L. 30.10.1924)
- Milizia Portuaria (R.D.L. 214 20-1-1924)
- Milizia Postelegrafonica (D.L. 14-6-1925)
- Milizia Coloniale (R.D. 27.4.1924 n.812)
- Milizia Confinaria (1925)
- Milizia Universitaria (1929)
- MILMART (Milizia artiglieria marittima, 1939)
- Milizia artiglieria contraerea (Già Milizia Difesa Contraerea Territoriale (DICAT), D.L. 18-2-1930)
- Milizia Fascista Albanese (D.L. 14 agosto 1939)
- Milizia Albanese della Strada "*Milicija Shqiptare e rruges*" (R.D.L. 25 gennaio 1940)

Collateralmente esisteva anche una specialità per l'addestramento delle Organizzazioni Giovanili, un ruolo sanitario, e un servizio di assistenza spirituale.

Anche se in alcuni casi la Milizia restava con una componente volontaristica, vennero ben presto traditi – almeno di fatto - quelli che erano gli ideali originari: il tipo di impiego, il posto fisso, le prospettive di carriera, il piccolo potere che dava la divisa, fecero diventare la M.V.S.N. sempre meno fascista e sempre più un corpo di polizia, un po' "ciabattone" e pago della sua "guardia a un bidone di benzina" come diceva Mussolini: un compito che, in realtà, resta oscuro ma non trascurabile ancora oggi, in pace come in guerra.

Il lento imborghesimento della Milizia è dimostrato dal fatto che, alla caduta del regime il 25 luglio del 1943, non vi fu alcuna reazione legittimista e poco più tardi il Corpo fu sciolto, anche in questo caso senza reazione, con il Decreto Luogotenenziale 16B del 16 dicembre 1943.

In tale decreto veniva stabilito che tutti gli effetti della disciolta Milizia, compresi quindi i veicoli, benché non fossero espressamente citati, venivano trasferiti, a seconda delle specialità, all'Esercito, alla Marina o ai Carabinieri.

Anche se avvennero le inevitabili epurazioni, la maggior parte del personale fu assorbito dalle forze armate e, soprattutto dalla Polizia repubblicana dove molti elementi prestarono servizio fino agli anni '70 e '80.

## LE TARGHE

Al tempo dello squadristico e nel primo periodo puramente volontaristico la Milizia non disponeva di un autoparco permanente, ma in occasione delle azioni, parecchie delle quali discutibili anche per lo storico più obiettivo o compiacente, venivano rastrellati i veicoli offerti dagli stessi componenti delle squadre o dai simpatizzanti. Chi ha letto (e ormai oggi saranno pochi), il bel libro "*Cronache di poveri amanti*", ricorderà come da parte di alcuni cittadini venivano dati ai fascisti gli autocarri con i quali spostarsi, ricevendone vantaggi successivamente, una volta insediato il governo mussoliniano.

Di conseguenza, in origine, gli autoveicoli utilizzati erano appartenenti a civili e anche più tardi, quando la Milizia divenne proprietaria di alcuni automezzi, questi portarono targhe civili almeno fino a dopo il 1927-28, quando ormai si era realizzato il disciplinato inquadramento delle forze del partito: a conferma si può citare l'autovettura BL 726 che figura nella fotografia di una parata, e la FG 38, di proprietà del Comando della Milizia di Foggia.

A parte la Milizia Forestale, la cui targa e le cui vicende sono descritte nella monografia relativa al Corpo Forestale dello Stato, le targhe specifiche destinate alla Milizia cominciano ad apparire dopo il 1930, e ne sono noti vari tipi.

- Sembra che sia esistita una targa generica esistente a fine anni '30, della quale conosco un esempio fotografico, la M 17396, a fondo nero con cifre bianche ed appartenente a un furgone Fiat 508C. Il numero, nel caso fosse seguito il criterio progressivo, sembra decisamente troppo alto (in pratica sarebbe appena sotto dei numeri raggiunti delle targhe ordinarie delle più grandi città); si affaccerebbe l'ipotesi di una numerazione per reparti o per modelli ma, trattandosi di un esempio isolato, non si può dire di più.
- MVSN 057: è una targa di epoca tarda: secondo una fonte è stata istituita il 15 marzo 1940 e destinata ai soli veicoli del solo Comando Generale il 15 marzo 1940.
- A.M. 5: è la targa più interessante. Appare in una fotografia del 1930 ed è montata su un autoblindo Lancia IZ. Si vede solo la targa anteriore, a fondo bianco e un po' più grande di quella del tradizionale formato "italiano". Il suo significato dovrebbe essere "Autoblindo Milizia" oppure la M potrebbe avere a che fare con Milano (il veicolo infatti è ritratto in quella città). Tra l'altro il numero 5 potrebbe non essere un progressivo e riferirsi al numero della Legione di Milano (Appunto la 5<sup>a</sup>).  
Va però notato che le autoblindo della Milizia venivano cedute in uso dall'Esercito in circostanze particolari, soprattutto per addestramento. Sono documentate assegnazioni alle legioni Di Milano, Verona e Roma.  
L'esempio che abbiamo citato è l'unico caso noto, mentre in tutte le altre fotografie questi veicoli figurano con la regolare targa R.E.

- Milizia Portuaria. Mi è nota la targa con la dizione "Milizia Portuaria" per esteso ed il numero progressivo 41, della quale però non conosco altri particolari, e la MP 43: quest'ultima è una targa anteriore, del solito formato semicircolare, appartenente ad una motocicletta Guzzi Alce, a fondo bianco, con sigla con rosso e scritte in nero. Anticipando quanto diremo oltre sulla Milizia della Strada, va notato che i motocicli della Milizia portavano anche la targa anteriore, come quelli dell'esercito.
- Milizia Ferroviaria. Sembra che sia esistita anche una targa di questa specialità, benché non abbia alcun elemento per approfondire il discorso.
- U.N.P.A. E' la sigla dell'Unione Nazionale di Protezione antiaerea, un'organizzazione istituita con regio Decreto n.1062 del 14-5-1936 e collaterale alla Milizia. Sembrerebbe che la targa per i veicoli in dotazione sia stata istituita il 1° aprile 1940. Le fotografie note ritraggono esclusivamente motocarri Guzzi 500U tutti adattati con ulteriori posti a sedere sulla parte anteriore del cassone a lato del sellino del guidatore, tanto da far pensare che il parco fosse composto solo da mezzi di questo tipo, per quanto numerosi. E' nota una targa anteriore del tipo semicircolare in asse sul parafango, a fondo bianco, con la sigla U.N.P.A. e quattro cifre mentre, in altre immagini, non figura alcuna targa anteriore. La targa posteriore aveva dimensioni motociclistiche, con la scritta sulla riga superiore e il numero su quella inferiore. Conosco la numero 869: i caratteri sembrano in Garamond, ma l'immagine non è abbastanza chiara.

## MILIZIA DELLA STRADA

Nell'ambito della Milizia è la specialità più conosciuta, sia perché fu un'innovazione che ebbe grande eco, sia perché in qualche modo è sopravvissuta fino a oggi nella Polizia Stradale; tra l'altro per la sua natura ebbe la disponibilità di un rilevante numero di veicoli, ritratti in una grande quantità di foto.

Essa venne istituita con il Regio Decreto n. 2716 del 26 novembre 1928. All'inizio, come il resto della Milizia, non erano previste targhe speciali per i suoi autoveicoli e motocicli: i costi di gestione erano infatti demandati all'Azienda Autonoma delle Strade Statali (A.A.S.S., oggi A.N.A.S.) che le avrebbe dovuto fornire i propri mezzi, ovviamente con la targa civile; è comunque difficile pensare che l'attività della specialità sia iniziata fin da allora, mancando una normativa dettagliata.

Le cose cambiano solo con il Regolamento approvato con Regio Decreto 1554 del 20 ottobre 1932.

Esso, all'articolo 121, "immatricolazione e caratteristiche degli automezzi" recita: " *Gli automezzi sono immatricolati direttamente dal Comando della milizia nazionale della strada, separando le automobili dalle motociclette con distinti ruoli.*

*Le rispettive targhe di riconoscimento sono di lamiera a smalto bianco, con la dicitura in rilievo rosso M.d.S. seguito dal numero di immatricolazione per le automobili, mentre per le molto il numero di immatricolazione è posto sopra tale dicitura".*

Così dispone il Regolamento, ma in realtà anche le targhe motociclistiche furono realizzate come quelle delle automobili, con la sigla sulla riga superiore e il numero su quella inferiore, e le fotografie lo confermano senza alcun dubbio.

I motocicli avevano anche la targa anteriore, di forma semicircolare e in asse con il parafango, dove figurava la scritta seguita dal numero. Si tratta di targhe non stampate, realizzate a mano con il metodo delle "mascherine".

Una particolarità notevole era il fatto che alcune autovetture portano la targa anteriore su due righe, simile a quella posteriore - e quindi di formato rettangolare benché più sviluppata nell'altezza, ma di formato sensibilmente minore.

Anche in questo caso dalle immagini non sembra che le scritte fossero in rilievo e sembra che venissero realizzate manualmente con il solito metodo delle "mascherine", con qualche variazione nella grafica.

Sulla dotazione dei veicoli e le relative targhe della Milizia della Strada, vi sono abbondanti notizie.

La dotazione dei mezzi era la seguente:

Anno	Automobili	Autocarri	Motocicli
1932	60	2	244
1933	63	..	250
1938	88	20	287

Circa il parco dei veicoli al 1933 (la data precisa è il 15 gennaio), esiste anche un prezioso elenco analitico che ne elenca i modelli e i numeri di targa.

Figurano esistenti i seguenti mezzi:

<b>Marca</b>	<b>Automobili</b>	<b>Motocicli</b>
Alfa Romeo	1	-
Bianchi	41	63
OM	12	-
Fiat	6	-
Lancia	1	-
Guzzi	-	185
Frera	-	2

Solo l'unica automobile Lancia porta la targa civile (Roma 29852): le altre sono targate M.d.S. da 1 (l'unica Alfa Romeo) a 115, e i motocicli da 1 a 250, con un alternarsi nella lista numerica delle varie marche e delle località di assegnazione senza alcun criterio logico.

Come si può desumere conteggiando la dotazione inventariale e facendo il raffronto con il numero raggiunto dalla progressione delle targhe, vi sono delle lacune nella sequenza automobilistica (tra l'altro mancano gli autocarri che invece figurano esistenti l'anno prima); tuttavia fra, i numeri mancanti, mi sono note da altre fonti la 43, 83 e 89, forse già radiate nel 1933 o passate ad altre specialità con altra targa, oppure i "buchi" appartengono a veicoli A.A.S.S. ad essa restituiti.

Si potrebbe ipotizzare che, al momento dell'istituzione della specialità, siano stati assegnati alla Milizia della Strada veicoli già esistenti e antiquati, immatricolati solo nominalmente, mentre i motocicli, tutti nuovi, siano stati assegnati in blocco nel 1932 (e infatti le moto sono tutte presenti).

Successivamente la dotazione dell'autoparco crebbe notevolmente, almeno per i motocicli, la cui acquisizione si incentrò soprattutto sulle Guzzi Alce e sulle Bianchi 350; la targa motociclistica più alta nota è la 733.

Un certo numero di veicoli della Milizia della Strada, probabilmente le moto Guzzi e Bianchi e le automobili Bianchi, sopravvisse anche dopo la guerra, passando in dotazione alla Polizia.

Alcuni reparti della Milizia della Strada dopo il 1939 furono dislocati in Albania mantenendo le targhe della madrepatria.

Nel 1939-1940 fu costruita una particolare versione della motocicletta Guzzi Alce appositamente elaborata per la Milizia della Strada (Definita come Alce "V")

## VEICOLI MILITARI

Vari reparti della Milizia vennero mobilitati in occasione della guerra in Africa Orientale, della guerra di Spagna e della seconda guerra mondiale. In definitiva non dettero cattiva prova ma, dovendo essere addestrati ed equipaggiati allo stesso livello dell'esercito, ogni nuova unità della Milizia toglieva risorse a quest'ultimo e viceversa, quindi con un risultato finale che, in ogni caso, finiva per essere indifferente qualsiasi soluzione venisse adottata.

A tali reparti fu assegnato un consistente numero di veicoli, anche mezzi corazzati e blindati, sulle cui targhe non ci sono particolari informazioni ma, come confermano le poche foto esistenti, questi rimanevano di proprietà del Regio Esercito e ne conservavano le targhe.

## P.A.I.

Fra le forze di Polizia, dopo la conquista dell'Etiopia, va ricordata anche la Polizia Coloniale, poi Polizia dell'Africa Italiana, che è stata esaminata nella monografia relativa alle Colonie.

## LA POLIZIA

La Polizia italiana ha avuto una vita travagliata: per completezza ne faremo un rapidissimo esame.

Va tenuto conto che la Polizia si è sempre articolata su un corpo di funzionari "in borghese" ed un corpo paramilitare di agenti "in divisa", impiegati in compiti di supporto ai primi e per il servizio di ordine pubblico.

Tralasciando i tempi più antichi, troviamo nel Regno di Sardegna un "Corpo delle Guardie di Pubblica Sicurezza" istituito nel 1852, ai quali si affiancarono nel tempo Delegati di Polizia, Commissari e Questure.

Nel 1890 i poliziotti "in divisa" vennero costituiti nel Corpo delle Guardie di Città, che nel 1919 fu trasformato in quello delle Regie Guardie di Pubblica Sicurezza. Fu questo Corpo a dover affrontare, nel dopoguerra, le intemperanze delle squadre fasciste e dei dimostranti comunisti e socialisti: per varie ragioni che qui è inutile approfondire, il suo comportamento non fu mai all'altezza della situazione, un giudizio che non cambia per qualsiasi dei due schieramenti si voglia parteggiare.

Il fascismo sciolse il Corpo delle Regie Guardie, istituendo con Regio Decreto Legge n. 583 del 2 aprile 1925 il Corpo degli Agenti di Pubblica Sicurezza, al quale veniva affiancato un particolare "Corpo di Polizia della Capitale", destinato ad operare soltanto a Roma con un ampio ventaglio di competenze, comprese quelle dei

vigili urbani. Questi poliziotti, a differenza degli altri, avevano l'obbligo dell'uniforme e venivano comunemente chiamati "metropolitani" e, ancora oggi, si sentono molti romani anziani chiamare i vigili in questo modo.

Da quando cominciò a diffondersi l'uso delle automobili, tutti i veicoli in dotazione a questi corpi ebbero targa civile.

Con la riforma dell'automobilismo italiano nel 1927 e la relativa assegnazione delle nuove targhe, avvenne che talvolta i veicoli della Polizia furono fra i primi ad ottenere le nuove licenze; sono noti i seguenti veicoli in forza alle seguenti Questure o Commissariati:

Potenza 1, Reggio Emilia 2, Salerno 4 (tutte Fiat 503); Parma 1 (Fiat 509); Nuoro 5 (Fiat 505), Chieti 14 (torpedone).

Della Polizia romana esiste poi un filmato che conferma questo in modo chiaro (Si notano, fra le altre, le autovetture Roma 834 (?), Roma 17862 e la motocicletta Roma 6733).

Fra gli altri veicoli in dotazione si notano molte Galera GT 17 (alcune munite di mitragliatrice, come quella targata Roma 5737), ed un curioso autocarro Lancia sul quale è stata ricavata una torretta di osservazione.

La Polizia ricevette anche dieci autoblindo Fiat AB 611, delle quali cinque consegnate nel 1935 e cinque nel 1935 ma questo veicolo, progettato per le esigenze di Pubblica Sicurezza, si dimostrò invece più idoneo a compiti specificatamente militari così che, poco dopo la loro entrata in servizio, vennero tutte cedute all'Esercito. E' probabile che durante il loro breve servizio nella Polizia le AB 611 non abbiano ricevuto alcuna targa (ed è difficile pensare che portassero una targa civile come tutti gli altri mezzi), mentre è accertato che poi furono immatricolate come da RE 98B a RE 107B.

A parte la particolare posizione della Capitale, l'articolo 497 del Regolamento del Corpo degli Agenti di Pubblica Sicurezza (Regio Decreto del 17.1.1926 n. 596) disponeva che in caso di necessità i veicoli dovevano essere forniti dalle Questure e che solo la Scuola disponeva di veicoli propri. Nulla di specifico viene detto circa le targhe e il regime amministrativo dei mezzi, facendo concludere che erano assoggettati alla normativa generica di tutti gli autoveicoli della pubblica amministrazione, che comportava l'adozione della targa civile.

Con Decreto Luogotenenziale del 2 novembre 1944 il Corpo fu ricostituito come Corpo delle Guardie di Pubblica Sicurezza mentre al suo interno, più tardi, con Decreto Legislativo del Capo Provvisorio dello Stato n. 1510 del 26 novembre 1947, venne costituita la specialità della Polizia Stradale.

In entrambi questi casi la normativa non fa alcun cenno ai veicoli in dotazione né, tanto meno, alle loro targhe.

## LE PRIME TARGHE

Quando fu istituita la targa Polizia?

Certamente la Pubblica Sicurezza dispose di autoveicoli fin dai primi anni del secolo, anche se, curiosamente, di essi non parla il Regio Decreto n. 612 del 31 agosto 1910 che stabiliva una lunga serie di esenzioni dalla tassa di circolazione. Un testo del 1935 afferma che erano in dotazione "autovetture, camion torpedoni e motociclette", e le immagini dimostrano, come abbiamo già visto, che portavano la targa civile. Tuttavia, con precisione, quando tutti questi mezzi ricevettero una targa speciale, non sono riuscito ad appurarlo. Tra l'altro lo stesso registro automobilistico del Corpo manca delle prime pagine.

Da questo registro si rilevano alcuni veicoli che risultano acquistati nel 1939 nonchè la notizia di uno che prestò servizio a Zara, ma non è detto che questi, all'origine, avessero ancora una targa civile.

Esiste anche una fotografia chiarissima, risalente al giugno del 1944, subito prima della liberazione di Roma da parte degli Alleati, nella quale figura una motocicletta con una targa rettangolare su due righe applicata sullo scudo anteriore, dove compare un numero (o una lettera e un numero, non si legge bene) preceduto, ben in chiaro, dalla scritta POLIZIA in rosso.

In un documentario dell'Istituto Luce relativo ai bombardamenti su Roma nell'estate del 1943, c'è la vista posteriore di un furgone con targa fondo bianco: si notano tre cifre sulla riga inferiore (forse 544), mentre non si riesce a vedere, neppure fermando la registrazione, che cosa sia scritto su quella superiore, anche se non sembra una sigla di due cifre, escludendo quindi la sigla VF che, stante il momento in cui fu girata la pellicola, potrebbe essere la più probabile,

Ad ogni modo queste notizie confermerebbero l'informazione – di cui purtroppo non ricordo né la natura né l'attendibilità della fonte- secondo la quale la targa venne istituita fin dal 15 febbraio 1941.

Si potrebbe pensare, in definitiva, che la targa POLIZIA sia comparsa dopo l'entrata in guerra dell'Italia, in modo da rendere immediatamente riconoscibili i suoi veicoli che, ovviamente, erano sottratti a tutte le restrizioni alla circolazione e al coprifuoco.

Alla fine del periodo bellico risalgono alcune targhe molto singolari: sono citate in alcune sentenze che ho visionato relative alla liquidazione di danni causati da incidenti stradali. In esse viene citata la dizione *Polizia* e alcuni numeri che lasciano perplessi: si tratta dei motocicli 012, 014, 030 e 0319 e di un veicolo non meglio identificato con il numero 30313.

Al proposito va notato che la Polizia non ha mai usato nelle sue targhe zeri complementari e, nella normale progressione, il numero 30000 fu raggiunto negli anni '60. Si potrebbe ragionevolmente pensare che i numeri con lo zero anteriore contraddistinguessero i mezzi requisiti come nell'Esercito. La 30313 potrebbe invece riferirsi a un'autovettura dell'Esercito passata alla Polizia, la cui targa venne mantenuta cambiando solo la scritta distintiva.

A parte questi casi particolari, le targhe automobilistiche e motociclistiche della Polizia, nelle loro caratteristiche di fondo, sono sempre state semplicissime e regolari: targa fondo bianco, dicitura POLIZIA in rosso sulla riga superiore e numero in nero su quella inferiore, numerazione progressiva e promiscua per ogni tipo di veicolo, dapprima numerica e poi alfanumerica: tutto qui. Nel tempo, tuttavia, si è succeduta una varietà di interpretazioni grafiche piuttosto consistente.

L'autoparco, come già accennato, presenta nei tempi meno recenti una grande varietà di veicoli, per poi tendere con gli anni, fino ad oggi, ad una maggiore uniformità.

Il già ricordato libro "Polizia in movimento" tratta in modo approfondito le caratteristiche e l'impiego di uno sterminato numero di mezzi e in questo lavoro è una delle fonti principali, assieme a un certo numero di articoli pubblicati su riviste specializzate che, di quando in quando, hanno trattato l'argomento. Credo però che sia più opportuno non invadere, ripetendolo pedissequamente, un campo già sfruttato (e bene), limitandomi ad elencare i mezzi la cui esistenza è stata accertata, soffermandomi solo sugli aspetti e sui dati inediti, in modo da rappresentare un complemento a quanto è stato pubblicato.

## L'AUTOPARCO E LE TARGHE ORIGINARIE

Nel primo periodo la Polizia ha costituito l'autoparco racimolando veicoli dovunque li poteva trovare, mediante cessioni dall'Esercito, acquisti presso i parchi ARAR dei residuati bellici americani, impiego di autovetture incorporate nel periodo bellico a cui si aggiunsero diversi mezzi recuperati dai corpi della Milizia e della RSI.

Nel complesso si trattava in gran parte di veicoli con un passato militare, certamente non comodi per i servizi di pattuglia ed inadatti agli inseguimenti, ma per la Polizia i compiti pressanti degli anni del dopoguerra erano soprattutto quelli di ordine pubblico, nei quali i robusti residuati bellici si mostravano ideali. Il mezzo di gran lunga più diffuso è la jeep, usata per tutti i servizi, affiancata da mezzi molto più antichi, tutti usciti di produzione da tempo e quindi acquisiti di seconda mano. Non sembra che nella dotazione iniziale figurassero mezzi nuovi di fabbrica fino al 1948, forse con le uniche eccezioni di qualche lotto di camioncini Fiat 1100 (Polizia 55xx) e di autocarri Fiat 666 e 640.

E' invece meno probabile che siano stati incorporati i veicoli in servizio a Roma dopo lo scioglimento del corpo speciale della Capitale, in quanto è verosimile che, soprattutto i motocicli, siano andati a costituire la prima dotazione dell'autoparco del ricostituito Corpo dei Vigili Urbani della città.

Anche le targhe risentivano di questo carattere di provvisorietà: si può dire che, all'incirca, avevano le stesse dimensioni di quelle civili, ma si notano numerose variazioni, in particolare per la targa anteriore che, su alcuni modelli ex americani, assume dimensioni gigantesche venendo verniciata fino a coprire quasi per intero il paraurti, talvolta divisa, con la scritta a sinistra e il numero a destra, quando questo era in due parti separate dal radiatore. A volte, su questi mezzi, anziché sul paraurti, la scritta e il numero (sembra una forzatura parlare di targa vera e propria) erano verniciati sullo spiovente anteriore del cofano, su un fondo debitamente imbiancato.

Quando venne introdotto lo schema di coloritura amaranto, talvolta questo colore era utilizzato anche per la scritta su quelle targhe che erano verniciate anziché riprodurre, come era d'uso, la dicitura Polizia in rosso e il numero in nero.

Più tardi questi veicoli ricevettero tutti la normale targa metallica del consueto formato "italiano".

In ogni caso, sia che fosse anteriore che posteriore, la targa risulta sempre confezionata manualmente, con le cifre verniciate. I caratteri usati sono molto vari, in dipendenza del luogo e del momento di esecuzione: prevale il normale stampatello di dimensioni più o meno grandi, ma non mancano anche esempi di perfetto stile *Garamond*.

In questo primo periodo compaiono anche due targhe che, pur mantenendo la struttura delle altre e la numerazione intercalata, se ne differenziano perché una porta la scritta *Pubblica Sicurezza* anziché Polizia, mentre la seconda ha la scritta *Polizia Stradale*. La prima appartiene alla notissima Lancia Astura della Volante di Milano in servizio nel 1945, con il numero 71. Benché sia, come tutte, verniciata, è di buona fattura come si conviene a un'autovettura di classe in una sede di prestigio, mentre la seconda (9436) appartiene ad una jeep ed è di fattura più sommaria; la stessa scritta si intuisce anche su una targa motociclistica (10644), benché sia poco chiara.

In entrambi i veicoli si vede solo la targa anteriore: sull'Astura la scritta figura su due righe in stampatello e precede il numero in Garamond che occupa l'intera altezza della targa; nella jeep la targa è su due righe, come quella posteriore, con la scritta sulla riga superiore; sulla moto, infine, è su tre righe, con le due parole sulla prima e la seconda, ed il numero sulla terza.

Non sembra che queste targhe, che sono i pochi esempi conosciuti, rappresentassero una regola, ma dovrebbero essere dovute, probabilmente, ad iniziative personali di dirigenti locali che non ebbero un seguito ufficiale.

Nonostante l'eterogeneità del parco, si riuscì egualmente a mettere insieme un buon numero di veicoli e di motocicli in qualche modo utilizzabili: già nel 1946 fu raggiunto almeno il numero progressivo 8000 e nel 1948 il numero 10000; attorno al 1949 cessò l'immissione in servizio di jeep ed altri residuati bellici di disparata provenienza che vennero sostituiti dagli esemplari commerciali nuovi di fabbrica offerti dal mercato nazionale.

## TARGHE E VEICOLI DAL 1950 IN POI

Dopo il 1950, con la fine della ricostruzione, l'autoparco della Polizia, uscito dai tempi dell'improvvisazione, cominciò ad acquisire una sua spiccata personalità con l'acquisto in grandi serie dei nuovi modelli di autoveicoli che offriva il mercato, anche se, stanti i mezzi finanziari disponibili, il rinnovamento fu lungo.

E' il periodo delle Alfa Romeo 1900 e delle Giuliette: da allora la Polizia inaugurò una linea preferenziale con questa casa automobilistica, compresi i veicoli commerciali leggeri – escludendone però gli autocarri - della cui produzione apprezzava le doti del motore sportivo, durata in pratica fino ad oggi.

Alla Fiat restarono però ingenti forniture di vetture meno prestigiose e, soprattutto, dei fuoristrada tipo Campagnola.

A partire dal progressivo 15000 la targa venne confezionata a macchina, con le scritte in rilievo e di tipo uniforme: questa innovazione, che risale al 1952, coincise con l'adozione del formato più piccolo di mm.275x200, avvenendo più o meno contemporaneamente all'analogia modificata operata sulle targhe civili.

Il ventennio 1960-1980 è trascorso senza particolari novità per targhe, mentre si assisté al continuo miglioramento ed incremento dei mezzi e, alla fine del periodo, alla completa ristrutturazione dell'organizzazione: scomparve il Corpo degli Agenti di Pubblica Sicurezza e nacque la Polizia di Stato, armato e militarizzato, ma non più militare.

Fin dalle origini l'adozione sulla targa posteriore della scritta completa POLIZIA e non di una sigla, una volta raggiunte le cinque cifre nella sequenza progressiva delle immatricolazioni, obbligò a posizionare tutti i numeri sulla riga inferiore: anche se, con l'adozione della targa stampata, vennero usati caratteri identici a quelli delle targhe civili, essendo questi ben dodici fra lettere e numeri contro gli otto di queste, essi sono ovviamente più piccoli e sottili per potersi adattare all'identico spazio disponibile.

Questo maggior numero di caratteri non creava invece problemi sulle targhe anteriori poiché era possibile sfruttare lo spazio libero che, nelle targhe civili, si trova fra la sigla e le cifre, occupato dal punzone ufficiale. In questo caso solo la scritta (che come in tutte le targhe speciali è anteposta al numero) ha caratteri più sottili e ravvicinati, mentre il numero ha le stesse dimensioni e lo stesso spessore dei caratteri di quelle ordinarie.

Quando, alla metà degli anni '70, vennero introdotte le targhe posteriori civili componibili e vennero cambiati gli alloggiamenti sulle carrozzerie dei veicoli, come accadde anche per le Forze Armate il formato tradizionale della targa della Polizia divenne inadatto, ma il problema di una modifica alla sua struttura venne rimandato, forse perché su molti dei suoi mezzi, come le Alfasud o le Giulietta, la vecchia targa poteva essere sistemata senza troppe difficoltà e con un effetto estetico decente. Solo in rari casi la targa venne tagliata longitudinalmente e le due parti affiancate per ottenere un formato "lungo" da utilizzarsi dove lo spazio disponibile lo rendeva proprio indispensabile.

## LA TARGA DI NUOVO TIPO

Fu solo a fine 1983, a partire dal numero 63001, che venne introdotta la targa di nuovo tipo: essa aveva il fondo rifrangente ed era identica tanto anteriormente che posteriormente. Il suo aspetto, rispetto al modello precedente, in realtà non è cambiato molto perché sono state mantenute le due righe, con la scritta su quella superiore, anche se il formato è stato ridotto ed ha assunto un aspetto più marcatamente rettangolare.

Di fatto è tutt'oggi l'unica targa rimasta con le scritte su due righe (escludendo quelle che portano sulla riga superiore, come quelle Diplomatiche, stemmi o piccole diciture) e allo stesso modo quella anteriore, che come abbiamo visto è uguale, è l'unica con due righe.

In occasione delle revisioni radicali dei mezzi più antichi che portavano ancora la targa meno recente, questa è stata sostituita con quella di nuovo tipo senza che sia stato cambiato il numero. E' evidente che questa prassi va diventando sempre più rara per la naturale scomparsa dei veicoli più antichi, anche di quelli che, venendo meno usati per le loro caratteristiche, sono particolarmente longevi.

Benché l'ampio spazio che si trova sulla targa a destra e a sinistra dalle scritte avrebbe facilmente ospitato anche una numerazione di sei cifre, si volle imitare la maggior parte delle altre targhe militari e civili adottando la progressione alfanumerica: raggiunto il numero 79999, il 23 maggio 1989 si passò ad A0001, con la particolarità che, rispetto alle targhe militari alfanumeriche, vi è una lettera e quattro cifre invece che



due lettere e tre cifre, quindi con una disponibilità di oltre duecentomila combinazioni anziché quasi cinquecentomila.

E' piuttosto nota fra gli appassionati la targa Polizia 80643 a fondo riflettente, delle quali esistono immagini che la riproducono sia nel formato automobilistico che motociclistico. E' una produzione ufficiale, ma si tratta solo di una prova, probabilmente eseguita prima del 1983 per valutare l'adozione del nuovo tipo di fondo con un numero ancora lontano da assegnarsi, anche se poi, di fatto, intervenne il nuovo tipo di numerazione prima che tale numero venisse effettivamente assegnato.

Dopo A9999 si passò a B0001, D0001 e E0001. Come si vede manca la lettera C: probabilmente si è seguita la successione alfabetica che era in uso all'epoca per le targhe civili dopo il superamento del milione di unità. Mancano inoltre le combinazioni iniziali di ogni sequenza (A0000, B0000, ecc.)

Le targhe sono fabbricate con particolare attenzione per garantirne la resistenza agli agenti atmosferici ed evitare le falsificazioni: a questo fine sullo sfondo compare una specie di filigrana formata da nove piccoli stemmi della Polizia (l'aquila con le ali sollevate) che si succedono alternativamente sulla parte alta e sulla parte bassa della targa; essi sono visibili solo da vicino e si presentano di colore azzurro-grigio chiaro.

A partire dal 1991, con l'assegnazione del numero A5501, i caratteri sono diventati più spessi, ma dal 1999, a partire dal numero D7001, sono ritornati più sottili: si tratta però di modifiche quasi impercettibili e che possono essere individuati solo con il confronto contemporaneo di due esemplari portanti le targhe di due tipi.

Dal 2003, raggiunto il numero E9999, il sistema di immatricolazione progressivo e promiscuo per tutti i tipi di veicoli, ha avuto una notevole modificazione: sono state infatti separate le serie a seconda che si tratti di motocicli (ai quali è riservata la sequenza da G0001) autoveicoli (che hanno proseguito con la sequenza F0001-9999 e che probabilmente proseguiranno, saltando la G, con H0001), combinazioni fra le quali si è intercalata la sequenza dei rimorchi che hanno finalmente esaurito la sequenza numerica assegnatagli quasi cinquant'anni fa.

Negli anni recenti vi sono state delle alterazioni, anche se quantitativamente non significative, alla progressione strettamente progressiva: infatti alle autovetture in servizio sulle Autostrade, che restano di proprietà delle società concessionarie e che vengono date in comodato alla Polizia Stradale, sono riservati dei lotti di targhe che vengono accantonati e poi consegnati man mano che ve ne sia necessità: stante il numero di mezzi limitato che presta questo tipo di servizio, le scorte si esauriscono con lentezza, così che si possono incontrare autovetture nuovissime con targhe che, nella progressione normale per tutti gli altri veicoli, risulterebbero rilasciate già da qualche anno.

Un'altra eccezione, che però sembra un evento unico, è rappresentata dalla serie B0001-B0499, assegnata ad alcuni veicoli acquisiti per prova o per scopi particolari.

E' ovvio che, per i più svariati motivi, molte auto della Polizia portano targhe civili, soprattutto le cosiddette "auto civetta". Si tratta di targhe di copertura connesse al particolare impiego dei veicoli che, ad ogni modo, vengono sempre immatricolate anche con la regolare targa "Polizia".

## POSIZIONE DELLE TARGHE

Di norma le targhe sono....dove dovrebbero essere, cioè nelle stesse posizioni delle targhe dei veicoli civili, negli appositi alloggiamenti predisposti dai costruttori.

Fanno eccezione, nei tempi più antichi, le jeep che, salvo rare eccezioni, hanno la targa anteriore applicata sul radiatore mentre sulle Campagnole questa passò al centro del paraurti, cioè la posizione che è più normale, comune alla maggior parte degli autoveicoli di ogni tipo.

Anche su alcuni autocarri e sui gipponi Dodge vi sono esempi frequenti di applicazione sul radiatore, a metà altezza o sul lato inferiore, ma si rileva anche una diffusa applicazione sui paraurti dove, d'altra parte, vi era un amplissimo spazio.

Su alcuni tipi di cingolati da neve di costruzione Prinoth, il cui frontale è quasi tutto occupato da un'ampia superficie vetrata, in mancanza di altre possibilità la targa è situata sul cruscotto, all'interno del mezzo anche se ben visibile all'esterno.

## AUTOVETTURE

Il parco iniziale comprendeva tipi disparati, talvolta troppo raffinati per le esigenze della Polizia, ma la necessità di disporre ad ogni costo di autoveicoli non faceva guardare troppo per il sottile, tanto più che, stante il periodo di guerra, erano a disposizione molti mezzi requisiti, catturati o confiscati per le più diverse ragioni.

Alcune grosse berline di modello americano, presenti nei Commissariati e nelle Questure dell'Italia Settentrionale, probabilmente sono state cedute dagli Alleati al momento nel quale, cessata l'amministrazione militare, le varie provincie sono state riconsegnate alle autorità italiane.

Solo negli anni '50, con l'acquisizione delle Alfa Romeo 1900 e delle Giulietta, oltre che delle Fiat 1100, 1400 e 600, cominciò l'introduzione di autovetture in grandi serie omogenee, il cui acquisto venne programmato specificamente per il pesante servizio di pattuglia o per i Commissariati.

Non bisogna pensare che, come nelle Forze Armate, ogni nuovo lotto di veicoli dello stesso modello venga distribuito indiscriminatamente a tutti gli uffici e i reparti, ma nella Polizia accade frequentemente che avvengano acquisti separati in relazione alla destinazione dei mezzi, così che certe specialità utilizzano specialmente un certo modello – o una sua particolare versione - e non un altro, coevo e dalle caratteristiche simili, che invece è in dotazione ad un'altra specialità. Questa situazione si verifica anche per pulmini, furgoni e veicoli pesanti.

Ad ogni modo, soprattutto per il servizio delle "Volanti", la Polizia ha dato la sua preferenza alle Alfa Romeo, le cui caratteristiche sportive sono particolarmente adatte a competere con le autovetture utilizzate dei criminali.

Negli ultimi anni la Polizia ha cominciato ad impiegare autovetture di marca straniera, dapprima a scopo sperimentale ma poi, in conseguenza della liberalizzazione in ambito europeo delle gare di acquisto, il loro numero è rapidamente cresciuto, anche se tutt'oggi costituiscono ancora una minoranza. Molti di questi modelli esteri sono destinati al servizio sulle autostrade.

Il parco automobilistico è recente e sostituito con una certa frequenza: difficilmente qualche autovettura riesce a superare i dieci anni di vita, con un'esistenza anche più breve per le Volanti, pena il non poter competere nel servizio di prima linea. In qualche caso, però, capita che le automobili meno recenti vengano girate a Commissariati situati in zone tranquille.

Accade spesso che l'introduzione di un nuovo modello in serie consistenti sia preceduto dall'apparizione nel parco di un piccolo lotto di esemplari rappresentanti una pre-serie per scopo di esperimento.

Si noterà come alcuni modelli sono stati acquisiti in un numero variabile da almeno 3000 a oltre 5000 unità: si tratta delle autovetture in servizio come Volanti o presso i Commissariati: si tratta dei tipi più diffusi e comunemente noti, mentre gli altri, meno presenti nel parco, sono destinati a compiti di rappresentanza, usi particolari, esperimenti, ecc.

A proposito di tutti gli elenchi che seguono vanno fatte alcune precisazioni:

- E' probabile che i veicoli di modello più antico, tutti di produzione nazionale e molti risalenti agli anni '20, provengano dalla dotazione prebellica delle questure, quando la targa era esclusivamente del tipo civile: è infatti improbabile che provengano dal parco delle requisizioni perché la normativa che le regolava escludeva i tipi così antiquati.

- Nel caso di veicoli stranieri non è facile risalire al modello specifico, sia perché le fonti sono spesso lacunose o imprecise, sia perché, soprattutto nel caso di mezzi militari, esistono infinite versioni che possono essere individuate solo da specialisti. Nel caso di una ristretta varietà di produzioni si è indicato il modello che, per le sue caratteristiche, presenta la maggiore probabilità di essere quello in dotazione (ad esempio, dovendo scegliere fra due modelli di autovetture, uno di lusso e uno medio, è stato scelto il secondo, fra una versione prodotta nel periodo bellico ed una la cui produzione è cessata nel 1940, si è data la preferenza alla prima).

- Per concludere è probabile che gli elenchi non siano completi, sia mancando informazioni su qualche modello più antico presente in pochi esemplari e dalla vita breve, sia per la molteplicità delle versioni dei tipi di moderni in fatto di motorizzazioni, alimentazione, portata.

N.B. le date in neretto indicano l'anno o il periodo di acquisizione da parte della Polizia

	Periodo di costruz.	Unità (circa)	Note
<b>Fiat</b>			
509	1925-1929		Berlina e torpedo
514	1929-1932		
505	1921-1925		
521	1928-1931		Berlina e torpedo; fra queste la vettura con targa Polizia 1000
522	1931-1933		Berlina e torpedo
518	1933-1938		750 e 2000
508	1932-1937		Modello a 3 e 4 marce berlina, torpedo, spider
508C	1937-1939		
508C M	1939-1945		Versione militare, probabilmente proveniente dal Regio Esercito
500*	1936-1955		A, B, C, Belvedere
2800	1938-1944		
1100, 1500*	1939-1953		A,B, E berlina e cabriolet, BL
1100 BLR	<b>1948</b>		Versione torpedo fuoriserie su telaio allungato per la Polizia
1100 I	1948-1958		
1400	1950-1958		
1900	1952-1958		Cabriolet
1100	1953-1962		103, D, H Export, Special, 103 giardinetta
1200	1957-1960		
1100D	1962-1965		

1100R	1966-1969		
600	1955-1969		
600 Multipla	1955-1969		
2100	1959-1961		
2300	1961-1968		Berlina e familiare (8 unità)
1300/1500	1963-1968	60	La 1500 anche familiare carr. Savio
500	<b>1964</b>	2	Targa 31918-31919
850	1964-1971		
124	1966-1974		Familiare
125	1967-1972		Anche 125S e Special
126	<b>1974</b>	10	Tg. 445xx e 451xx
128	1969-1980		
127	1971-1983		
132	1972-1981		1,6 1,8 2,0
131	1974-1983		1300, 1600, 2000 Racing (10 unità) , 2500, Panorama (1 unità)
Ritmo 60	1978-1988	400	
Regata	1984-1990	500	100S, 70, DS Weekend
Argenta 2,0	1981-1985	8	
Panda	1988-2003	>700	30, 45, 4x4
Uno	1983-1993	>1200	45, 55S, 60S
Duna	<b>1988-1990</b>	40?	Solo SW
Croma	1985-1997	150	2,0 CHT
Tipo	1988-1995	>4000	1,4 1,6
Tempra	1990-1996	100	1,6 1,8
Punto	1993- >>	>3000	60, 60S, 1,2 ELX
Brava	1995-2001		1,6 ELX, 1,8
Marea	1996- >>	>7000	1,8 ELX, 2,0 Elx, SW
Ulysse 2,0	1994- >>	25	Serie B 57xx e D 36xx
<b>Lancia</b>			
Dilambda	1928-1932		
Artena	1931-1934		
Augusta	1933-1936		
Astura	1931-1937		Berlina e cabriolet
Ardea	1939-1952		Normale e a passo lungo
Aprilia*	1936-1949		Berlina e cabriolet
Aurelia B12	1954-1955		
Appia	1953-1963		Tre serie successive
Flaminia 2,5	1957-1970		2500 e 2800cc
Fulvia GT	1967-1970		
Flavia 2000	1971-1974		
Thema 2,0 i.e.	1984-1994	<100	
Dedra 2,0 i.e.	<b>1996</b>		Solo SW (Targa D 57xx)
Kappa	1995-2002		
Thesis	2002- >>		
<b>Alfa Romeo</b>			
1750 6C	1929-1933		
1900 6C	1927-1933		Berlina modello 1933
2300 6C T/GT	1932-1939		
1900	1950-1958	400	TI e TI Super. Elaborate dalla carrozzeria Colli. Le unità per la Polizia Stradale sono prive di convertitore idrodinamico (Versione denominata <i>Torpedo Polizia</i> )
Giulietta	1955-1962		Berlina, TI
2600	1962-1968		Berlina, Sprint
Giulia	1962-1977	>4000	1300, 1300 TI, TI 1600, 1600 Super, Nuova Super. Ca. 50 unità "specializzate" elaborate per impieghi speciali
1750	<b>1972</b>	10	Targa 422xx
Alfetta	1972-1984	>3200	1,6 1,8 e 2,0
Alfasud	1972-1983	>1400	SC 1,3 1,3 1,2 1,5. Anche familiare (1 unità, tg. 54486)
Giulietta	1977-1985	>2600	1,6 1,8
Alfa 75	1985-1992	>2900	1,6 1,8 2,0
Alfa 33	1982-1995	>6200	1,3 1,5, 1,5 4x4, 1,6 1,7 1.7IE 4x4, 1,8, 1,5 SW
Arna	1984-1987	>100	
Alfa 90	1984-1987	>600	1,8 2,0 2,5
164 3,0	1987-1998		
155	1992-1997	>5500	1,8, 2,0. Con gruppo motore-cambio elaborato
156	1997- >>	>1300	1,8 2,0 2,4 Anche Sport Wagon
166	2001- >>		
<b>Ferrari</b>			
250GTE	<b>1962</b>	1	Targa Polizia 29444. Immatricolata 24.11.1962, radiata 5 luglio 1973
<b>Lamborghini</b>			
Gallardo	<b>2004</b>	1	Tg. E 8300. Per pronto intervento e trasporti veloci sanitari
<b>De Tomaso</b>			
?		1	Tg. B0445. Per i servizi di scorta

<b>Autobianchi</b>			
Primula	1964-1968	1	Targa 33489
A112	1969-1984	1?	Targa 61428
<b>Bianchi</b>			
<b>N.B.</b> Buona parte delle automobili Bianchi dovrebbe provenire dalla dotazione dell'ex Milizia della Strada			
S 5	1928-1934		Torpedo
S 6	?		N.B. su questo modello, che peraltro risulta presente anche in altri autoparchi, non ho rintracciato alcuna informazione. Sarò grato a chi fornirà ogni notizia in proposito.
S 8	1930-1934		
S 9	1934-1939		Berlina e torpedo
<b>Straniere</b>			
Ford Zephir 6 2,5	<b>1963</b>	1	Targa 29834. Immatricolata 11.6.1963, radiata 1973
Subaru Legacy	<b>1994- &gt;&gt;</b>	>800	2,0 2,5 Solo SW
Subaru Impreza	<b>2000</b>	20	Versione 2.0 AWD SW
Smart**	<b>1994</b>	5	Targa B00xx
Toyota Carina**	<b>1994</b>	2?	Solo 2,0 SW (targa B 1903-04)
Renault Laguna**	<b>1994</b>	2?	Solo 2,0i Sw (targa B0338 B1841)
BMW	?	2?	Vetture di modello prebellico non individuato (326?)
BMW 320**	<b>1994- &gt;&gt;</b>	<200	Anche versione 320i Touring SW e 330 XD touring
BMW 330	<b>1997</b>		
Seat Alhambra 2,0**	<b>1996</b>		Targa B 49xx
Mitsubishi Space Wagon 2,0 CLX**	<b>1997</b>	2?	Targa D 2693 94
Audi A4 SW**	<b>1999</b>	7	1,8 e 2,4
Audi A6 2,0 SW**	<b>1996</b>	1?	Targa B 5726
Volkswagen Passat 2,0 Clx Syncro**	<b>1996</b>	1	Targa B5727
Adler		1 ?	
Autounion		2 ?	Berlina e torpedo
Buick		2 ?	
Citroen	1932-1945	3 ?	Traction avant
Chrysler (mod. C7 ?)	1936	1	acq. 1939
Ford A	1927-1931	1	Acq. 1939. Modello spider
Ford		1	Berlina
Delahaye (mod.135?)	1935-1964	1	6 cilindri
Hudson		1	
Mercedes 170V	1935-1942	4	
Opel K38	1937-1943	1	Vetture di tipo medio
Opel Kadett	1936-1937	1	"
Opel Olympia	1937-1953	4	" (nel numero è compresa anche qualche altra Opel di tipo non noto)
Peugot		1	
Steyr		2	Tipo non noto
Studebaker		1	I documenti riportano che è di "modello 1943", ma in quell'anno, al culmine della guerra, non furono presentati nuovi modelli: forse si tratta del tipo 12A del 1942)

\* A giudicare dalle fotografie molti esemplari di questa serie portavano normalmente la targa civile.

\*\* Autostradali

## FUORISTRADA

Come è avvenuto presso le altre forze armate e di polizia escluso l'esercito, le jeep, che originariamente costituivano buona parte del parco ed erano utilizzate in qualsiasi impiego, scomparvero piuttosto presto e già negli anni '60 non ve ne era più traccia, sostituite dalle Fiat Campagnola o dalle normali autovetture. La stessa sorte ebbero i *gipponi* (questo nome figura ufficialmente nei documenti) Dodge il cui posto fu preso da pulmini, autocarri, e dalla loro versione italiana, l'OM CL 52 che tuttavia, essendo nato in un'epoca nella quale si cominciava anche a pensare al benessere degli equipaggi, riscosse un successo non eccezionale a causa delle sue doti spartane.

Dopo la cessazione della produzione delle Campagnole Fiat, a differenza delle forze armate e di polizia che, prima della possibilità di fornirsi delle Land Rover, continuarono a sfruttare le stesse fino ad esaurimento, la Polizia adottò subito il Fissore Magnum di produzione nazionale, un mezzo che, se risultava troppo sofisticato, per un impiego strettamente militare, era però in qualche modo utilizzabile per quelli di pubblica sicurezza.

Ad ogni modo le Campagnole furono fra gli esemplari più longevi: avvistai l'ultima AR 59 in servizio (targa 38900) nel 1995.

Tutti questi mezzi hanno la normale immatricolazione promiscua al resto del parco, ma le Campagnole AR 51/59, fin dalle prime immesse in servizio, avevano la targa posteriore di dimensioni minori in modo da poterla sistemare sulla carrozzeria dove lo spazio era poco. Il carattere dei numeri 3, 6 e 9 erano leggermente diversi rispetto a quelli delle altre targhe: il trattino superiore del tre era curvilineo anziché rettilinea e le aste del sei e del nove erano lievemente meno arcuate.

L'acquisizione delle Campagnole avvenne in pochi grandi lotti, ai quali furono assegnate le targhe 15xxx, 28xxx, 32xxx e 38xxx. Le eccezioni riguardano solo pochi esemplari isolati.

Con le AR 73 e 76 (che vennero acquisite in quantità molto minore rispetto al modello precedente) non si proseguì con le targhe di dimensioni ristrette e, a parte qualche versione particolare dove la parte posteriore risultava idonea ad alloggiarla, sulla maggior parte degli esemplari si ricorse all'espedito di tagliare la targa longitudinalmente in due parti che poi venivano affiancate, come le targhe civili di formato componibile nella posizione "lunga": è il caso delle unità delle serie comprese nel migliaio 56xxx

Con l'adozione della targa di nuovo formato, più piccola ed idonea per qualsiasi alloggiamento il problema è venuto a cadere.

Un discorso analogo avrebbe dovuto valere anche per le antiche jeep, ma nel primo periodo tutte le targhe avevano le stesse dimensioni, e quindi su questi veicoli, come risulta dalle fotografie, la grande targa fu sistemata alla meno peggio o sul lato sinistro, o in basso al centro, a sinistra della ruota di scorta, sporgendo abbondantemente verso il basso.

Anche le poche Alfa Romeo "Matta" avevano la targa di dimensioni normali.

	Periodo di costruz.	Unità (circa)	Note
Wyllis jeep	1941-1945		
Ford GPW	1941-1945		Jeep di tipo analogo alle Wyllis
Ford GPA	1942-1943		Jeep anfibia. Ex USA
Dodge	1941-1945		Serie WC ( <i>Weapon carrier</i> ) WC 51-52 e Canada; ambulanza (WC 54) e carro attrezzi (WC 60); alcuni trasformati in cellulari (forse in origine versione chiusa WC 53). Ex USA
Ford Mutt			Tipo bellico M38A
Ford Mutt	1960-1964		Versione analoga e più moderna della jeep. Tipo sperimentale M151
OM CL 52/62	<b>1953-1974</b>		Cassone e autoidrante. Nel 1962 uscì la versione aggiornata CL 62
Stoewer	<b>1938-1943</b>	1?	Tipo R 180 o R 200. Camionetta dell'esercito tedesco
Fiat Campagnola	1951-1973		Versioni AR 51, 55, 59
1900M	1952-1954		<i>Alfa Matta</i> – Note le serie 169xx e 178xx
Wyllis jeep CJ5	<b>1962</b>	1?	Targa 29611. Sperimentale
Fiat 207	1954	1?	Prototipo su telaio Fiat 1100. Sperimentale
Fiat Nuova Campagnola	1974-1988	>700	Versioni AR 73 e AR 76 HT/HTL
Rayton Fissore Magnum	1987-1997	>1200	2,4TD 2,5TD
Land Rover	<b>1998-&gt;&gt;</b>	600	Discovery 2,5 Tdi. Esistenti 180 esemplari nel novembre 1998
Mitsubishi Pajero 2,5 Tdi	<b>1998-&gt;&gt;</b>	200	Anche SHK TD
Toyota Hilux 2,4	<b>1995</b>		Targa B 20xx

## PULMINI E CAMIONCINI

In primo luogo si nota una discreta quantità di furgoni presenti nell'autoparco ereditato dall'anteguerra, destinati ad una serie di impieghi speciali mentre mancano i pulmini, per un semplicissimo motivo: a quell'epoca venivano impiegati gli autobus, la cui dotazione di posti e le dimensioni erano analoghe ai pulmini attuali.

Ad ogni modo l'apparizione in quantità rilevanti dei veicoli commerciali leggeri coincide con la scomparsa delle jeep e dei gipponi, così da fornire al Corpo dei mezzi più moderni e funzionali per il trasporto di personale e di materiali.

In questo settore non sembra che le 1100T della Fiat abbiano avuto una buona riuscita: vennero infatti rapidamente radiate come furono disponibili gli F12 e gli AR 30 dell'Alfa Romeo. Nonostante questo qualche esemplare sopravvisse fino agli anni '80, riverniciato nei colori bianco e azzurro. Le ultime che vidi, nel 1983, furono la 35490 e la 35924, entrambe in versione pulmino e piuttosto malandate: una era in servizio presso la scuola di Polizia Scientifica di Roma e l'altra comparve solo per qualche giorno di presidio ad un "obiettivo sensibile", sostituendo la Campagnola che abitualmente era adibita a questo compito.

Va notato che nella tabella che segue, sotto la generica indicazione "furgone", sono compresi allestimenti molto diversi a seconda dell'impiego, accomunati soltanto dalla presenza di carrozzerie con finestrature assenti o ridotte.

	Periodo di produzione	Unità (circa)	Note
<b>Fiat</b>			
501	1919-1927		Furgone
503 F	1926-1928		Furgone, radio, fotoelettrica
505 F	1923-1926		I e F furgone
507 F/FA	1927-1929		Furgone e cellulare
508	1932-1937		Ambulanza e furgone
509 F	1925-1927		Furgone
518	1933-1938		Ambulanza e radio
500 B, C	1936-1953		Furgone

1100	1939-1953		A, B, E, camioncino, furgone, ambulanza
1100/103	1953-1956		Furgone carr. Savio
1100T	1959-1966		Pulmino e furgone
600T	1961-1970		Furgone
850T	1970-1976		Pulmino
900T	1970-1980		Pulmino e Furgone
238, 238E	1966-1981	>1100	Pulmino e furgone
242	1974-1982	200	Camper e furgone
Ducato	1981- >>	>2100	Pulmino, furgone, ambulanza, trasporto cavalli, camper, ufficio mobile, TD 4x4, blindato, 18 maxi autoristoro
Fiorino	<b>1988-1995</b>		
30.8	<b>1989-1990</b>		Pulmino, depuratore mobile
35.8/35.10	<b>1980-1995</b>		Ambulanza, furgone, trasporto cavalli, furgone blindato
45.10	<b>1994</b>		Pulmino
Talento	<b>1992-1994</b>	300	Pulmino
55.13	<b>1981</b>	>100	Pulmino e ufficio mobile
59.12	<b>1994</b>	<30	Furgone
50.12	<b>1994</b>	50	Furgone
49.10/49.12	1989- >>		Furgone e trasporto cavalli
<b>Alfa Romeo</b>			
Romeo	1954-1968		Pulmino, furgone, ambulanza
Giulia	<b>1965-1971</b>	>400	<i>Super Speciale</i> Furgone Polizia Stradale, allestimento Colli e Giorgetti
F 12	1968-1978		Pulmino, furgone, ambulanza
30AR8	<b>1979-1989</b>	>900	Pulmino, furgone trasporto cavalli, ambulanza
35-8	-1988		Furgone, blindato, trasporto cavalli, officina
40AR8	-1988	5	Antincendio per i reparti di volo
<b>Bianchi</b>			
S5	1928-1934		Ambulanza
S 9	1934-1939		Ambulanza
<b>Piaggio</b>			
Porter	<b>2001</b>		Veicolo elettrico
<b>Lancia</b>			
Lancia Jolly	1959-1969		Furgone
<b>Altri</b>			
Ford			Camioncino. Ex USA
Dodge	1956-1971		Camioncino modello A o D. Sperimentale
Volkswagen 215		1	
Mercedes 300TE	1962-1972	2	Ambulanza
Mitsubishi L200	<b>1998- &gt;&gt;</b>		Camioncino 2,5 TDI

## MEZZI CORAZZATI E BLINDATI

Il periodo di maggior diffusione dei mezzi corazzati e blindati risale all'immediato dopoguerra quando i reparti celeri della Polizia avevano in dotazione un certo numero di queste unità per il servizio di ordine pubblico. L'impiego di mezzi pesanti era richiesto dai tempi a causa della potenziale violenza che poteva svilupparsi in ogni intervento, fosse in occasione di rivendicazioni di lavoratori, del separatismo siciliano o della lotta ai banditi da strada, e questo senza contare la continua minaccia di un'insurrezione da parte delle sinistre.

Poiché i Carabinieri non erano sufficienti alle necessità e si voleva evitare il più possibile di impiegare l'esercito, era indispensabile che la Polizia avesse gli strumenti idonei per far fronte ad ogni evenienza.

Per questo vennero incamerati molti veicoli pesanti, anche cingolati, facendo rinascere a una nuova vita i pochi mezzi corazzati e blindati del Regio Esercito, dell'Esercito Nazionale e della Guardia Nazionale Repubblicana della RSI sopravvissuti al conflitto che, anche se sorpassati per usi bellici, potevano però avere ancora un ruolo nella Pubblica Sicurezza, alla quale furono subito ceduti, dapprima i mezzi italiani e perfino qualcuno tedesco, successivamente anche quelli ex alleati man mano che questi venivano smobilitati.

Tra l'altro, in questo modo e forse con il tacito consenso degli alleati, si aggiravano le clausole del Trattato di pace che vietava all'esercito il possesso di carri armati perché all'occorrenza bastava cambiare la coloritura ai mezzi per disporre di veicoli corazzati che, pur obsoleti, sarebbero stati pur sempre un aiuto al momento del tanto paventato colpo di stato comunista (al quale non si sa se ci credeva di più chi l'avrebbe dovuto fare o chi lo temeva).

Allo stesso modo la Marina aveva preservato alcuni sommergibili superstiti, apparentemente usati come pontoni di carica elettrica.

Conclusero così la loro carriera in modo onorevole, almeno nominalmente "sulla breccia" fino alla fine, dei mezzi che erano un pezzo della storia militare italiana.

Dopo questi primi anni l'esigenza di disporre di veicoli corazzati è venuta meno perché di fronte alle forze dell'ordine, anche negli anni più tormentati attorno al '68 o in occasione di fatti più recenti come la famosa riunione del G 8 a Genova, si sono schierati manifestanti che, per quanto agguerriti, potevano essere fronteggiati con i normali veicoli dotati di accorgimenti antisommossa, così che i carri armati prima e le

autoblindo poi sono stati tutti eliminati (per ultimi i mezzi ex alleati nella prima metà degli anni '70) dopo aver passato molti anni di inattività, intervallata solo da rare esercitazioni o da uscite per presidiare temporaneamente qualche obiettivo sensibile.

Oggi resta solo un nucleo moderno di autoblindo ruotate Fiat 6614 e veicoli blindati su base Iveco (entrambi privi di armamento pesante) talvolta utilizzati in compiti antiterrorismo ma il cui uso, per legge, è sottoposto a vincoli molto pesanti.

Le targhe non hanno particolarità rispetto alle altre della Polizia, con la numerazione promiscua a tutti gli altri veicoli: come avveniva nell'Esercito, sui vecchi mezzi di costruzione nazionale la targa posteriore è avvitata sulla carrozzeria e su quelli ex alleati è verniciata. La targa anteriore è sempre verniciata.

	Periodo di costruzione	Unità (circa)	Note	Sequenze note delle targhe
L 3	1933-1943		Carro armato leggero ex R.E.	16xx
L 6/40	1941-1945		Carro armato leggero ex R.E. e RSI Presente nel parco della Polizia fin dal 1946	26xx
M 13/40	1940-1941		Carro armato medio ex R.E.	80xx (incerto)
M15/42	1942/1943		Carro armato medio ex R.E.	
SPA AB 40/41/43	1941-1945		Autoblindo ex R.E.	25xx e 65xx 67xx (incerte)
Lince	1943-1945		Autoblindo da ricognizione ex RSI	
Humber Mk II	1940-1944	> 12	Autoblindo ex inglese	93xx
Ford V8		1	Camioncino blindato ex USA	8915
Staghound T 17E	1940-1944	> 60	Autoblindo ex inglese. L'unità tg. Polizia 9202 è esistente e restaurata	Da 9201
Bussing NAG 500	1937-1944		Semicingolato leggero ex tedesco, probabilmente tipo SdKfz 10/D7	
A 1 White	1941-1944		Semicingolato ex USA; serie M2, M3, M5	100xx
Bren Carrier Mark II	1939-1942		Veicolo leggero cingolato da trasporto e esplorazione. Ex inglese	23xx
AS 42/43**	1942-1943	7	<i>Camionetta sahariana</i> . Le poche unità sopravvissute al conflitto furono tutte cedute alla Polizia, dove prestarono servizio a Bologna fino al 1954	25xx
Fiat CM 6614	<b>1978-1984</b>	32	Autoblindo ruotata	531xx*
40.10 WM 4x4	<b>1987-1988</b>	5	Autoveicolo blindato	69xxx*

\* I numeri di targa che mi sono noti non corrispondono esattamente alle date ed alle quantità ufficiali delle consegne

\*\* Oltre alle unità indicate, la Polizia ne ricevette qualcuna nuova di fabbrica nel dopoguerra: l'ultima venne consegnata il 26 gennaio 1946

## AUTOCARRI

Per quanto possa sembrare strano in considerazione della numerosità delle sedi, della loro capillare distribuzione su tutto il territorio nazionale e della varietà dell'organizzazione, sembra che la Polizia non abbia molta necessità di servizi pesanti in quanto il numero degli autocarri è piuttosto limitato, soprattutto da dopo che i reparti celeri e mobili hanno cessato di utilizzarli per il trasporto del personale.

Nell'immediato dopoguerra fu notevole il numero degli autocarri provenienti dall'esercito, come gli SPA Dovunque, i Ceirano e gli Isotta Fraschini, tutti appartenenti a fabbriche che costruirono i loro autocarri quasi esclusivamente per le forze armate.

Una versione speciale di autocarri costruita appositamente per la Polizia (e per i Carabinieri) partendo dal telaio e dalla motorizzazione di molti modelli sono gli *autoidranti* progettati per intervenire nelle manifestazioni di piazza e disperdere la folla con getti d'acqua. Anche se ancora in servizio, è da molto tempo che non vengono utilizzati in relazione alla minore violenza delle manifestazioni ed alle più recenti normative.

Non sono rarissimi da incontrarsi gli autocarri tipo *bisarca* per il trasporto delle autovetture, che rappresentano la soluzione più pratica per trasferire gli automezzi destinati agli autocentri per le revisioni e riparazioni.

Di tutto il parco gli esemplari più conosciuti, da chi non è giovanissimo, sono forse le varie versioni degli autocarri leggeri OM leggermente protetti e in dotazione alla Celere per il trasporto di armi e personale, che erano in prima linea nelle manifestazioni a partire dal 1968 e che furono i progenitori di una serie di veicoli OM e IVECO più recenti ma analoghi nell'impostazione, nelle dimensioni e anche nell'aspetto esteriore.

Il raro uso degli autocarri ne prolunga la vita: ricordo ancora il 666 targato 8913 circolante per Roma negli anni '60, e diversi Fiat di quel decennio sono ancora in regolare servizio, così come sono ancora operativi alcuni degli autocarri leggeri blindati dei reparti celeri a quasi trent'anni dalla loro costruzione.

	Periodo di costruzione	Unità (circa)	Note
Opel Blitz	1937-1944		Autocarro medio ex esercito tedesco. Tipo 6700
Borgward B3000	1938-1944		Autocarro medio ex esercito tedesco

Diamond	1940-1945		Tipo 968 o 969. Trattore pesante a tre assi ex USA impiegato negli aeroporti. Versione autocarri, autogru e officina.
Leyland Retriever			Ex inglese. Carro officina. A cabina avanzata
Thornycroft *			Autocarro pesante a tre assi da 5 tonn. Anche versione fotoelettrica . Ex inglese
Mack 5 *			Autogru pesante costruita negli USA x l' esercito inglese
Chevrolet CMP	1940-1945		Autocarro leggero ex USA. Usati come carri radio. Tipo 1001
GMC CCKW 352	1941-1945		A3 assi. Cassonato, autoidrante, autogru e autofficina
Dodge WF 32	1941-1943		Ex USA. Autocarro leggero militare caratterizzato dalla cabina di tipo commerciale, confortevole a aerodinamica..
Studebaker US6	1941-1945		Tipo medio analogo ai GMC. Uno da 5 tonn *
Ford V 8	1932-1942		Camioncino Anche autoblindo
Scammel	1939-1945		Autogru ex inglese. Probabilmente modello Pioneer SV/25
Dennis 5 tonn *			USA
Hillman			Camioncino
Latil Mt BR	1936-1940		Trattore di artiglieria ex francese
Bussing NAG			Ex tedesco
Mercedes			Ex tedesco
Man			Ex tedesco
Peugot			Ex francese
Renault			Ex francese
Citroen			Ex francese
Isotta Fraschini D 80	1938-1946		
Ceirano CM 47	1925-1929		

SPA 25C10/12/30	1925-1934		Anche cisterna, autopompa, radio, officina
SPA Dovunque	1935-1948		35, 38I, 38R, 39L
SPA AS 37			Trattore leggero di artiglieria ex R.E., nella versione "camionetta sahariana". La presenza di questi veicolo è incerta
Fiat 614	1930-1934		Furgone e carro attrezzi
Fiat 618	1934-1937		Furgone
Fiat 621	1930-1934		Furgone carro luce carro attrezzi
Fiat 632	1931-1932		I e N
Fiat 634	1932-1934		Anche autocisterna
Fiat 635N	1938-1939		
Fiat 626/666	1939-1948		I, N7, autopompa
Fiat 640 N	1949-1952		Anche cisterna
Fiat 639 N	1950-1952		
Fiat 615	1951-1965		B, N ; solo ufficio mobile e sanitario
Lancia Ro, 3Ro	1933-1938		
OM Taurus	1939-1950		
OM Ursus	1939-<43		
OM 3 BUD	1933-<43		Cassone e cisterna
OM Titano	1937-1940		
OM CL 51	1952-1969		Anche carro radio
Alfa Romeo 500	1937-1940		
Alfa Romeo 800	1940-1950		
Bianchi Audax	1952-1955		
Bianchi Civis 51	1939-1952		
Bianchi Miles	1939-1944		
Bianchi Filarete	1954-1958		
Bianchi Sforzesco	1952-1956		Furgone radio ambulanza
OM Leoncino/CL 62	1950-1970		Antitumulto, furgone radio e cellulare, autoidrante
OM Tigrotto RM 61	1957-1975		Antitumulto, gru, comando, soccorso, sanitario, cellulare QS 62 Borsani, furgone
OM Tigrotto	1970-1973	4	Autobar
Fiat 642 N/N2	1952-1958		Anche officina, autoidrante, cisterna
Fiat 643N	1963-1970		Anche furgone, cisterna, autoidrante
Fiat 684N	1970-1976		Anche autoidrante
Fiat 684T	1970-1976		Trattore
Fiat 664N3	<b>1970</b>	<100	
Fiat 616	1965-1970		Gru e carro luce
OM AI 90	<b>1976-1979</b>	>150	Bilindato
Iveco 55 F13	<b>1980</b>		Camper e blindato
OM 50.10	1983-		Carro attrezzi
Iveco ACM 90/ACL 75	1976- >>		Carro attrezzi
Iveco 190F35	1984-		Trattore e trasporto auto
Iveco 100.13	<b>1983-1988</b>	30	Carro attrezzi
Iveco 79.14	<b>1986-1988</b>		Furgone
Iveco 95.14	<b>1987-1988</b>	20	Carro attrezzi
Iveco 135.17	1987-		Aviorifonitore
Iveco 100E 8	<b>1995</b>		
150E8			Cisterna
145.17	1985-		Cisterna
Iveco 180-24/26	<b>1986</b>		Trattore e trasporto auto



Iveco 190.26/36/38/42	1982-1990		Cassonato, trasporto auto, autoidrante
OM 90NC	1975-1978		
OM 110T	1973-1982		
ML 65E12K			Trattore
Scania 113M, 142M	1991 - >>		Trattore

\* Autocarri provenienti dalla Polizia dell'ex Territorio Libero di Trieste

## AUTOBUS

La quantità di autobus è abbastanza consistente: oltre a quelli che vengono impiegati dalle scuole, essi hanno sostituito gli autocarri nel trasporto di rilevanti quantità di personale e dei reparti mobili. Ultimamente si vedono spesso in televisione carichi di emigranti che, sbarcati sulle nostre coste e intercettati, vengono avviati ai centri di raccolta.

E' da notare la presenza di parecchi modelli di autobus Bianchi e il molto più recente Fiat 329, quasi inesistenti sul mercato civile.

	Periodo di costruz.	Unità (circa)	Note
Alfa Romeo 350	1935		
Bianchi Mediolanum	1934-1950		
Bianchi Civis	1939-1952		
Bianchi Miles	1939-1944		
Bianchi sforzesco	1952-1956		
Bianchi visconteo	1953-1959		
Fiat 621	1934-1939		N RL RNL
Fiat 618	1934-1937		I e F
Fiat 635	1938-1942		N RN RNL
Fiat 642	1955-1963		N RN
Lancia Esatau	1947-1957		
SPA 25C10, C30	1925-1934		
OM Tigrotto	1957-1975		
Fiat 309	1959-1962		
Fiat 308	1969-1978		
Fiat 343	1971		
Fiat 329	1977-1978	>100	
Iveco 370	1981- >>	>200	10.20 e 12.25 turbo. Uno di questi è il c.d. <i>pullman azzurro</i> (Tg. B2400) utilizzato per scopi didattici e propagandistici
Iveco 315T	1986- >>	>200	
Iveco 100E8	1990- >>	>70	

## MOTOCICLI

La Polizia ha sempre fatto un uso larghissimo di motocicli principalmente per i servizi di scorta e di pattuglia; tra l'altro erano particolarmente numerosi nell'immediato dopoguerra, dato che essi erano più semplici da rimettere in attività e di esercizio più economico rispetto alle automobili.

Nel parco degli anni '40 confluirono i mezzi già della Milizia della Strada (di cui dovrebbe esserne sopravvissuto un discreto numero, soprattutto quelli dislocati nel Sud) e quelli abbandonati dagli eserciti tedesco e alleato, integrati anche da unità acquistate nuove, mentre è più difficile ipotizzare cessioni da parte dell'esercito italiano, perché questo mantenne ancora a lungo in servizio gli esemplari del periodo bellico.

Anche se in seguito il parco rimase piuttosto variegato, la componente fondamentale è sempre stata rappresentata da motoveicoli di cilindrata che negli anni passati era considerata media e alta, cioè 250 e 500cc, con una preferenza per le Guzzi ma a queste si è sommata la presenza di un'incredibile varietà di marche e modelli italiani e stranieri che, benché oggi dimenticati, ebbero una buona notorietà, sia sul mercato militare che su quello civile.

La targa dei motocicli è delle consuete misure delle corrispondenti targhe civili, cioè cm. 16,5x16,5 (quindi non fu adottato il tipo più grande delle targhe dei motocicli dell'Esercito che fu in uso fino agli anni '60) e, come per gli autoveicoli, dapprima aveva le diciture verniciate a mano e, dopo il numero 15000, fu confezionata a stampa con i caratteri in leggero rilievo. I caratteri del tipo stampato sono identici a quelli degli autoveicoli ma, verso il 1960, il trattino superiore del numero 3 cambiò forma passando da rettilineo a curvilineo.

Risulta che nel dopoguerra – le immagini sono del 1947 - esistevano delle motociclette la cui targa aveva gli angoli smussati, come quelli delle targhe militari tedesche: forse si trattava di residui di quell'esercito, la cui targa venne mantenuta dopo aver rifatto il fondo passandovi una mano di vernice bianca e riscrivendovi sopra la nuova sigla e i nuovi numeri: un vero risparmio fino all'osso.

E' sempre mancata la targa anteriore, fatto abbastanza singolare pensando che questa esisteva sulle motociclette della Milizia della Strada e, contemporaneamente ai primi tempi di esistenza della targa Polizia, quelle dell'Esercito la portavano ancora.

L'adozione per gli autoveicoli della targa del tipo "1985" non portò a modifiche nelle dimensioni della targa motociclistica, ma anche per questa fu adottato il fondo riflettente e filigranato come per gli autoveicoli, la scritta divenne più piccola delle cifre e vi fu una sensibile particolarità: le lettere, benché stampate, cessarono di essere a rilievo.

Anche i motocicli, ovviamente, hanno adottato fino a oggi il sistema progressivo alfanumerico restando le loro sequenze intercalate con tutte le altre nella progressione generale e l'ultimo lotto immatricolato con questo sistema fu la serie D 19xx del 1997. Dopo un lungo periodo nel quale non vennero più acquisiti nuovi motocicli, dall'inizio 2003 ripresero le immatricolazioni a partire dal numero G0001 in una serie separata e non contigua con quelle automobilistiche (che proseguono con la serie attualmente Fxxx che dovrebbe essere in via di completamento).

La Polizia possiede anche un certo numero di motocicli da competizione che partecipano regolarmente a varie manifestazioni sportive, che non sono targati.

Nel parco sono apparsi anche alcuni ciclomotori impiegati in via sperimentale anche in compiti operativi: dapprima non vennero targati, ma successivamente ricevettero una targa regolare.

	Periodo di costruz.	Unità (circa)	Note
<b>Guzzi</b>			
500	1934-1948		S GT GTS GTV Sport
GTC	1937-1939		
Airone	1939-1956		
Alce	1940-1946		
Superalce	1946-1957		
Astore	1949-1954		
Falcone 500	1950-1957		
Galletto	1953-1955		
Zigolo	1953-1965		
Lodola	1957-1966		
Nuovo Falcone	1968-1976		
V 7	1958-1972		700 e 750 anche con sidecar.
850/1000 California	1972-1987		
750	1986-1998		NTX, XPA
850	<b>1975-1997</b>	5900	T3 T5
V35	1982-1991		
V 50	<b>1977-1981</b>	700	
Guzzi			Motocarro
3x3	1960-1963		Veicolo alpino a tre ruote. Serie 275xx
<b>Benelli</b>			
175	1926-1933		
500	1947-1952		
250	1934-1939		
650			
<b>Gilera</b>			
500	1929-1941		GT VT VTE LE
Mercurio			Motofurgone
Marte 500	1941-1946		Motofurgone
300B Extra	1953-1969		
Saturno	1946-1950		Sport 500
<b>Bianchi</b>			
500	1933-1938		Anche motofurgone
125	1946-1957		
250	1935-1938		
CM			
155			
250SS			

<b>Ganna</b>			
250			
<b>Mas</b>			
500	1932-1938		
175 I	1933-1936		
<b>MM</b>			
350	1930-1939		
<b>Mondial</b>			
175	1951-1955		
<b>Morini</b>			
Tresette Sprint	1958-1963		
<b>MV Agusta</b>			
175 EL	1953-1959		Motocarro
<b>Sertum</b>			
VL	1932-1950		175, 250, 500, Motocarro
<b>Astra</b>			
Turismo 500	1934-1936		
<b>Aprilia</b>			
Pegaso 650	<b>2003- &gt;&gt;</b>	100	
<b>Piaggio</b>			
Exagon	<b>1997</b>	2	Targa D0622-623 o 2001?
<b>BMW (D)</b>			
R 35	1937-1951		
R 50	1955-1960		
R 60	<b>1966</b>	2	Targa 30760-61
650S			
850 RT	<b>2003- &gt;&gt;</b>	>250	
<b>DKW (D)</b>			
NZ	1936-1940		
125	1950-1953		
<b>Matchless (GB)</b>			
G 3	1941-1966		
<b>Ariel (GB)</b>			
500	1927-1939		
<b>BSA (GB)</b>			
B	1938-1940		
M	1930-1940		
<b>Rudge (GB)</b>			
Sport	1932-1936		
<b>Triumph (GB)</b>			
Tiger T100	1938-1949		
<b>Puch (A)</b>			
Puch 250	1931-1944		
Puch 350	1932-1937		
<b>NSU (D)</b>			
251	1933-1940		
351	1933-1940		
501	1934-1940		
<b>Norton (GB)</b>			
350	1933-1945		
500	1933-1945		
<b>Zundapp (D)</b>			
DB 175?	1933		
DB 250	1937-1940		
DS 350	1937-1940		
K 800	1933-1940		
500 KS	1938-1945		
600 KS	1938-1945		
750 KS	1938-1945		
?			1000 cc
<b>AJS (GB)</b>			
M 8			
<b>Indian (USA)</b>			
500	1940-1945		
<b>Harley Davidson (USA)</b>			Vari tipi

## MEZZI SPECIALI

Si tratta di una categoria assortita: in qualche caso si tratta di veicoli ordinari con carrozzeria fuoriserie destinati ad usi particolari, in altri casi di semoventi in dotazione alle stazioni alpine, ai magazzini, agli

aeroporti dove si trovano i servizi aerei del Corpo. Naturalmente, anche in questo caso, l'elenco della tabella è tutt'altro che esaustivo.

Vanno ricordati i numerosi veicoli elettrici (Melex e Lamborghini) che sono in dotazione alla Polizia Ferroviaria e che si incontrano spesso in circolazione sui marciapiedi delle stazioni più importanti, e che – forse in considerazione del loro breve raggio d'azione - non sono targati.

Non dovrebbero portare targhe neppure le motoslitte.

	Periodo di costruz.	di Unità (circa)	Note
Fiat 306	1962	1	Furgone su telaio d'autobus per assistenza ai sommozzatori (tg. 26459)
Fiat 309/l	1964	1	Trasporto cavalli (tg.31932)
Fiat 308	1972	2	Trasporto cavalli (tg.44665-666)
Man 18-284	2001	1?	Trasporto cavalli
Kassbohrer	1988		Cingolato a neve
Simai T 500			Semovente destinato ai reparti di volo.
Iveco 175.42	1987	2?	Trasporto cavalli. Tg. 70443-44
Prinoth	1971- >>		Cingolato da neve. Modelli P 4, T2, Ortisei
Carraro Tigre 27	Anni '90		Trattore di tipo agricolo destinato ai servizi dei reparti a cavallo

## RIMORCHI

Dato che - come s'è detto - il numero di autocarri in dotazione è proporzionalmente scarso, quello dei rimorchi è ancora più modesto e, tra l'altro, limitato soprattutto ad esemplari a un solo asse che vengono trainati da fuoristrada o veicoli leggeri, con una prevalenza di esemplari appositamente allestiti per il trasporto di motocicli o imbarcazioni.

Per quanto ho potuto osservare, non mi risulta che siano mai esistiti rimorchi di tipo ordinario, a cassone o furgone per trasporto materiali.

Nel primo periodo i rimorchi erano immatricolati promiscuamente nella serie generale che comprendeva anche motocicli, mezzi corazzati e mezzi speciali: sono note le targhe 11015, 12415, 15130. Ignoro però se portassero qualche particolare contrassegno sulla targa, che la distinguesse dalle altre: nello sfondo di una foto si vede il lato posteriore di un veicolo di piccole dimensioni dove si intuisce una targa di formato automobilistico con le scritte su tre righe, ma non si riesce a capire se si tratti di un rimorchio, di un camioncino o di un motocarro (che al tempo erano considerati autocarri): in questi ultimi due casi potrebbe trattarsi delle targhe alle quali abbiamo già accennato ("Pubblica Sicurezza" o "Polizia Stradale").

Nel 1957, dopo che la progressione generale raggiunse il numero 20000, fu presa una decisione molto singolare, che non appare giustificata da un motivo logico: mentre le altre targhe saltavano la sequenza 20000-20999, riprendendo regolarmente la progressione da 21000, la targa dei rimorchi ebbe riservata la sequenza saltata che, stante lo scarso numero di unità, è proseguita lentamente fino ai giorni nostri.

Nel complesso si sono avuti tipi e formati diversi e non standardizzati, mentre la numerazione è sempre proseguita senza adottare il sistema alfanumerico, fino al raggiungimento nel 2003 del numero 20999, dopo di che si è passati alla sequenza da G09001 che probabilmente consiste di 999 numeri riservati fino a G09999, quantitativamente uguale all'intervallo numerico che fu assegnato negli anni '50.

Nel tempo ho potuto vedere poche targhe di rimorchi dal vero o in fotografia e quindi non si può escludere che ne esista qualche altro tipo oltre a quelli noti che sono i seguenti:

- 20323. Targa di formato motociclistico, ma leggermente più alta (circa 165x200 mm.) con sul margine inferiore la scritta *rimorchio* in Garamond (non ricordo se in rosso o in nero). Si trattava di un rimorchietto a un asse piuttosto antiquato per il trasporto di un paio di motociclette della Stradale, già accantonato all'inizio degli anni '80.
- 20544, come sopra, con *rimorchio* in Garamond e in rosso. Dal numero dovrebbe risalire agli anni '80. Probabilmente si tratta di una giacenza di magazzino e subito dopo ne è stato cambiato l'aspetto. Come la precedente è del tipo stampato, mentre quelle successive sono confezionate a mano.
- Targa di formato automobilistico su tre righe sulle quali figura, rispettivamente *Polizia*, il numero di immatricolazione e *rimorchio* in rosso (20578?)
- 20594/96 Targa del formato ordinario precedente al 1985, senza alcun contrassegno distintivo. Si tratta di un lotto di roulotte destinate a ufficio mobile: una serie di queste portava invece una normale targa della sequenza automobilistica (di quest'ultimo tipo mi è nota la 61757).
- Targa di formato automobilistico tipo "1985" su due righe con la scritta *Polizia* e il numero di immatricolazione sulla riga superiore, e la scritta RIMORCHIO in nero su quella inferiore (21777?)
- 20823 Targa tipo "1985" su tre righe, con la scritta RIMORCHIO in rosso su quella superiore, la scritta POLIZIA su quella mediana e il numero su quella inferiore.
- 20900. Targa del formato "1985" senza alcun contrassegno
- ? Targa del formato "1985" con struttura analoga a quella dei rimorchi civili del tipo moderno, cioè con la scritta RIMORCHIO in rosso sulla riga superiore e sulla riga inferiore la dicitura *Polizia* e il numero.

- G 9014 - Targa alfanumerica. E' identica alla targa per autoveicoli, senza alcun segno distintivo, se non la numerazione in una sequenza di numeri contigui e separati.

Normalmente la targa del rimorchio è situata sul lato posteriore del veicolo, ma in qualche caso essa è posizionata sul lato destro, con posteriormente una ripetitrice senza alcun particolare contrassegno sulla quale figura il medesimo numero del rimorchio.

	Periodo di costruz.	Unità (circa)	Assi	Note
Cucina da campo	1948		1	Costruttore Reedman, verosimilmente residuo bellico
Bantam	1953		1	Classico rimorchio ex USA per jeeps e Campagnole, ex Esercito Italiano
Ford	1949		1	
Dodge	1948		1	
Trasporto motocicli			1	
Roulottes	1981	30	1	Le roulottes restarono in servizio pochissimo tempo: sono state tutte eliminate come entrarono in servizio i furgoni attrezzati a ufficio mobile
Trasporto imbarcazioni			1	Serie G 901x e varie serie precedenti
Trasporto cavalli			2	Semirimorchio
Piano ribassato			2	Semirimorchio
Trasporto autoveicoli			1	
Camera iperbarica	1988		3	Semirimorchio (tg. 20741)
Cisterna			2	Semirimorchio
Poligono mobile	1985	1	2	Semirimorchio - Due semiunità accoppiabili

## TARGA DI PROVA

La Polizia dispone di un discreto numero di targhe di prova, destinate agli autoveicoli sottoposti ad esperimenti o a collaudi. Conosco un tipo più antiquato, con scritta su due righe: superiormente figura la scritta PROVA e inferiormente la scritta POLIZIA seguita dal numero (ne conosco due: la 278 e la 353); con l'introduzione della targa tipo "1985" è stato adottato un nuovo tipo, con lo stesso formato di quelle ordinarie, la scritta POLIZIA sulla riga superiore, una P in verde e il numero su quella inferiore. Sono noti i numeri 374 e 375.

## PROGRESSIONE DELLA NUMERAZIONE

Se consideriamo che il 2 settembre 1945 venne assegnata la targa Polizia 2653, appare evidente quanto fosse limitata la dotazione dell'autoparco dell'epoca, con una media di una ventina di veicoli per provincia, in ciascuna delle quali si trovano più Commissariati. Escludendo i mezzi di servizio dovevano essere ben poche le autovetture disponibili al pattugliamento del territorio e non deve meravigliare se si dava la caccia a qualsiasi cosa "perché riuscisse a muoversi".

La situazione tese però a normalizzarsi con una notevole rapidità: da una fotografia del 1946 risulta già raggiunto il numero 8000 e il progressivo 10000 fu raggiunto neanche tre anni dopo, il 10 maggio 1948.

Una così rapida motorizzazione fa pensare che, in realtà, già un buon numero degli autoveicoli immatricolati in quel periodo appartenessero già alla Polizia e che in quegli anni siano stati semplicemente regolarizzati con la sostituzione della targa originaria, sempre che ne avessero una.

Una volta assicurata una dotazione di veicoli in qualche modo proporzionata alle necessità, la progressione proseguì più lentamente: furono necessari nove anni per raggiungere la targa 20000 nel 1957, e sei per la 30000, assegnata nel 1963: in seguito, nonostante il completo rinnovo del parco che vide l'introduzione delle Giulia, il massiccio impegno nei servizi di ordine pubblico dal 1968 in poi e lo sviluppo della motorizzazione in tutto il paese, i successivi diecimila mezzi vennero acquisiti più lentamente e furono necessari otto anni per arrivare al numero 40000 nel 1971.

Venne quindi assunto un ritmo di immatricolazioni costante, con una media circa 2000 veicoli nuovi acquisiti ogni anno e quindi di diecimila ogni cinque anni, che però crebbe dopo qualche tempo, con oltre tremila nuove unità all'anno. Al momento attuale, anche in relazione alle difficoltà di bilancio, si è avuto però un forte rallentamento.

Come è naturale, la Polizia acquista i veicoli ordinari in grandi lotti, così che la numerazione delle targhe, per lunghe sequenze contigue, riguarda il medesimo modello: ad esempio la targa D6614 a D6913 riguarda un lotto di Fiat Marea, da 38400 e 39000 sono tutte Campagnole, e così via.

Vi sono però alcuni casi dove si succedono irregolarmente piccoli lotti di veicoli diversi: questo non sarebbe strano se fossero mezzi speciali: sarebbe infatti logico che i furgoni per il trasporto di cavalli o i carri attrezzi venissero acquisiti in esemplari singoli o in lotti piccolissimi, ma si tratta di autovetture ordinarie, usate dai Commissariati o dalla Volante, e quindi normalmente ricadenti nei grandi lotti di cui abbiamo appena parlato. Ad esempio nella sequenza da 68200 a 68300 si succedono piccoli gruppi di Alfette, Alfa 33 e Alfa 90, da D2300 a D2400 si trovano Alfa 155, BMW, Brava, Marea.

## STATISTICHE

Nonostante il grosso numero di autoveicoli della Polizia e la loro presenza quotidiana, non sono riuscito a trovare alcun tipo di dato sulla consistenza del parco.

Ho però rintracciato alcune informazioni sulla dotazione dei reparti celeri:

### XX° Reparto Mobile (1-1-1955)

Autocarri Fiat 640N	27
AR 51	12
Fiat 1100	1
Bianchi	1
Autocarro Chevrolet	1
Gippone	1
Motocicli	24
Autoblindo Humber	12

### Distaccamento di Cesena (1-1-55)

Autocarri	31
Camionette	6
Gippone	1
Automobili	1
Camionette SPA 40	6
Semicingolato heavy truck	1
Motocicli	24

## I VEICOLI STORICI

La Polizia, più che le altre forze militari o militarmente organizzate, ha dimostrato una grande sensibilità per la conservazione del proprio patrimonio di veicoli storici, fra i quali anche qualche mezzo pesante, anche perché le vecchie autovetture che prestarono servizio nelle Volanti, talvolta immortalate anche in numerosi films, sono molto ricordate dall'uomo della strada.

Il processo di salvaguardia è iniziato con la Scuderia delle Pantere Storiche, istituita a Firenze nel 1989, ed è culminata con la creazione del Museo delle Auto della Polizia, inaugurato nella primavera del 2004.

Altri mezzi sono conservati in varie sedi ed esibiti in occasione di manifestazioni.

E' particolarmente importante notare che molti degli autoveicoli e dei motocicli preservati vengono mantenuti perfettamente efficienti e, un gruppo scelto di questi, partecipa regolarmente alle più importanti competizioni di auto d'epoca.

Solo un certo numero di questi mantiene la targa originale: altri, probabilmente recuperati dopo la radiazione, hanno ricevuto una targa appositamente confezionata, che non sempre porta il numero originario, ma uno qualsiasi che, peraltro, è dell'epoca ed è stato comunque assegnato a un mezzo dello stesso tipo.

A volte, però, questa ricostruzione non tiene conto delle caratteristiche costruttive dell'epoca di confezionamento della prima targa, così la targa del Gippone Dodge Polizia 2678, che si trova al Museo, è stampata con le cifre a rilievo e non confezionata a mano come avveniva nel dopoguerra.

Analogo discorso va fatto per la 13107, montata su un motociclo restaurato.

Esiste infine il caso di alcuni veicoli che, una volta restaurati, sono stati reimmatricolati con una nuova targa nel formato "1985" e con un nuovo numero. E' una soluzione decisamente criticabile tanto più che per la Polizia non ci dovrebbe essere alcun ostacolo tecnico o burocratico nella riassegnazione del numero già posseduto dal medesimo mezzo o nella ricostruzione di una targa.

I casi in questione riguardano un discreto numero di veicoli; quelli che ho accertato sono i seguenti: Giulia (75707) Giulietta t.i. (75708 e 79737), Alfa Romeo 1900 (75729), Alfa Romeo 2600 sprint (75978 e A0701), Fiat 1300 (B0331), Giulia furgone (B1979)

## COLORITURA E SCRITTE

Ritengo superfluo soffermarmi su questo argomento perché è stato ampiamente trattato sul libro "Polizia in movimento" e non c'è proprio nulla da aggiungere.

E' però opportuno ricordare schematicamente lo schema di verniciatura.

Nei primi anni i veicoli restavano verniciati nei colori nei quali erano stati acquisiti e solo alla fine degli anni '40 fu introdotto il colore amaranto che, nel 1961, venne sostituito da grigio verde.

Nel 1976 comparve lo schema su base azzurro e bianco che tuttavia, nel tempo, ha subito numerose variazioni di dettaglio.