

**LE TARGHE AUTOMOBILISTICHE  
ITALIANE DEL PRIMO PERIODO  
(1901 – 1927)**

di Guglielmo Evangelista

## PRIMA DELLE AUTOMOBILI

L'uso di contrassegnare con un numero distintivo i mezzi di trasporto è una conseguenza (e una necessità) dello sviluppo dell'economia e della tecnica del XIX secolo: l'aumento dei traffici, la costruzione di nuove strade e la trasformazione delle mulattiere in carreggiabili moltiplicò rapidamente carri e carrozze.

Agli inizi della rivoluzione industriale perfino le prime amministrazioni ferroviarie non usavano assegnare una qualsiasi matricola ai loro rotabili e, al massimo, distinguevano le loro poche locomotive con un nome proprio: in Italia il primo esempio di immatricolazione numerica è quello delle Ferrovie dello Stato Piemontese che, nate nel 1848, escogitarono, a livello documentale, un articolato e complesso sistema di numeri di servizio per identificare i loro mezzi; solo nel 1859 compare una stampa nella quale una locomotiva, per la precisione della linea Roma-Civitavecchia, appare raffigurata con verniciato sul traversone anteriore un numero di servizio.

Quanto ai veicoli stradali, il Regio Decreto 4697 del 15 novembre 1868 dette una prima sistemazione alla materia della circolazione stradale e delle immatricolazioni; l'articolo 37, infatti, prevedeva che:

- I carri per il trasporto merci dovevano portare sul fianco sinistro una lastra metallica con riportati il nome del proprietario e quelli del comune e della provincia di residenza.
- Le carrozze da piazza dovevano portare un numero corrispondente a quello delle licenze di esercizio assegnate dal Comune.
- I veicoli dello Stato dovevano avere un apposito contrassegno ministeriale.
- Le carrozze passeggeri private e i carri agricoli erano esclusi dalla normativa.

Le scritte non dovevano avere un'altezza inferiore a un centimetro.

Tuttavia il fisco correva più in fretta della legislazione comune: già l'anno precedente la legge 582 del 1866 aveva regolato la disciplina delle tasse di circolazione, escludendone il pagamento da parte dei veicoli delle amministrazioni civili e militari dello stato, dei comuni, delle provincie, le vetture postali e quelle destinate al *trasporto di infermi poveri*. Ai nobili era permesso raffigurare sulle proprie carrozze lo stemma gentilizio – anche questo era un primitivo sistema di identificazione – ma era previsto che pagassero una tassa maggiorata.

L'eco di parecchie di queste disposizioni sopravviverà a lungo ed esse, in qualche modo, troveranno applicazione anche nell'era automobilistica.

## DAL 1901 AL 1905

### AUTOVEICOLI

A partire da dopo il 1890 anche in Italia cominciarono a circolare le prime automobili, benché se si trattasse esclusivamente di un eterogeneo anche se sempre più numeroso complesso di veicoli a tre o quattro ruote dei modelli più disparati, esibiti come curiosità e senza alcuna vera e propria funzione di trasporto.

Le primissime vetture erano tutte d'importazione, ma già dal 1894-1895 apparvero i primi costruttori (Lanza, Bernardi, Prinetti & Stucchi, Menon): essi erano in gran parte appassionati artigiani, spesso già operanti nel settore delle biciclette, che realizzavano quasi per divertimento qualche prototipo uno diverso dall'altro senza particolari prospettive economiche e, fino alla comparsa della Fiat, probabilmente nessuno aveva coscienza che il nuovo mezzo poteva avere un vero e proprio futuro.

Alla produzione nazionale si affiancavano in maggior numero le automobili di importazione, un po' più evolute ed affidabili delle nostre.

In questo contesto, a differenza di quanto già stava avvenendo in qualche paese estero, non si pensava ad istituire registri di immatricolazione con il conseguente rilascio di targhe (i cui primi esempi rudimentali apparvero in Francia nel 1893 e in Lussemburgo nel 1895) e, purtroppo, questo rende impossibile quantificare il parco circolante in quel lontano periodo: le uniche informazioni che sono riuscito a trovare parlano di due automobili esistenti in Italia nel 1892 (una Peugeot a Vicenza e una Panhard a Lucca), due esemplari a Cremona nel 1896 e circa 12/15 a Torino nello stesso periodo.

Bastarono però pochissimi anni perché apparisse immediatamente chiaro che l'automobilismo stava diventando con incredibile rapidità una realtà destinata ad un veloce sviluppo.

Con tempestiva rapidità intervenne il fisco che, a seguito della legge numero 318 del 22 luglio 1897, assoggettò le automobili al pagamento di una tassa fissa di 20 lire (e altre tasse doganali vennero previste per il materiale importato dall'estero); poiché, a quanto pare, non era stato ancora coniato o accettato burocraticamente il nome di automobile, la legge le definiva con un giro di parole: *macchine e apparecchi assimilati ai velocipedi messi in moto con motore meccanico*. Il pagamento della tassa rese possibile fin da

allora elaborare qualche statistica: nel 1899 in Italia circolavano 111 automobili, che già nel 1900 erano diventate 326 e che salirono a 937 nel 1901.

Per quest'ultimo anno è nota anche la loro ripartizione per regione:

Regione	Numero	Note
Piemonte	253	
Lombardia	210	
Veneto	93	All'epoca comprendente anche la provincia di Udine
Liguria	45	
Emilia	72	
Toscana	72	Di cui 8 a Lucca
Marche	2	
Umbria	4	All'epoca comprendente solo la provincia di Perugia
Lazio	85	All'epoca comprendente solo la provincia di Roma
Abruzzi	4	Compreso il Molise
Campania	34	
Puglia	12	
Basilicata	Nessuna	
Calabria	3	
Sicilia	46	
Sardegna	2	

A proposito di tutte le statistiche, di queste e di quelle delle quali parleremo oltre, va fatta una digressione: fino all'introduzione del Pubblico Registro Automobilistico avvenuta nel 1927, momento che coincide anche con le prime rilevazioni elaborate dall'Istituto Nazionale di Statistica e dall'Automobile Club Italiano, i dati sul parco circolante venivano raccolti e pubblicati dal Ministero delle Finanze ed erano ricavati dal numero di automobili che pagavano l'apposita tassa.

Da questo scaturiscono due conseguenze:

- Non vengono calcolati i veicoli esenti come le automobili postali (salvo i casi nei quali le tabelle statistiche comprendano una specifica sezione destinata a questi), nonché tutti quei veicoli che, pur esistenti, nel periodo considerato non avevano circolato e, quindi, non pagarono il bollo.
- I dati normalmente non si riferiscono ad un momento preciso dell'anno (ad esempio il 31 dicembre), ma coprono quello che allora era l'anno fiscale che andava dal 1° luglio al 30 giugno successivo. Pertanto, come veicoli "circolanti nel 1905" vanno intesi quelli che hanno pagato il bollo nel lasso di tempo fra il 1° luglio 1904 e il 30 giugno 1905 o fra il 1° luglio 1905 e il 30 giugno 1906 (purtroppo bisogna fare una scelta fra i due periodi perché quasi mai le fonti specificano a quale dei due si riferiscono).

Come si è visto prima, nel 1901 il numero delle automobili esistenti in certe regioni era diventato abbastanza elevato da renderle una presenza già abituale nelle città principali, tanto da consigliare la stesura di un insieme di norme che ne disciplinassero la circolazione e le caratteristiche tecniche, anche per migliorare la sicurezza di guidatori e pedoni, un fattore molto precario considerate le difficoltà della guida, le strade pessime e la costruzione primitiva delle macchine.

Fu così promulgato il Regio Decreto n. 28 del 10 gennaio 1901 *Regolamento per la circolazione degli automobili* che, con un testo esteso ed articolato, forse fin eccessivo per quelle che potevano essere le esigenze del momento, fra una miriade di altre norme, prescriveva anche che ogni automobile dovesse essere munita di una licenza di circolazione rilasciata dal Prefetto e, all'articolo 17, che ogni automobile dovesse essere dotata di una targa fissa in metallo nella parte posteriore che, a caratteri molto visibili, doveva portare il nome della provincia e il numero della licenza.

Non venivano date indicazioni né sul colore da adottarsi, né sulle dimensioni.

Si trattava però di norme destinate a restare senza seguito perché, prima che le Prefetture potessero materialmente procedere ad organizzarsi per il rilascio delle licenze, fu promulgato il Regio Decreto 113 del 24 marzo 1901 che stabilì che l'applicazione del precedente Regio Decreto n. 28 dovesse restare sospesa fino al 1° luglio successivo.

Infatti era emersa la necessità che il testo originario dovesse essere sottoposto ad una completa revisione in tutte le sue parti tanto che, quando venne riproposto in via definitiva dal Regio Decreto 416 del 28 luglio 1901, parecchie cose erano state cambiate e, a proposito della targa, l'articolo 32 limitava il suo obbligo alle sole automobili in *servizio pubblico* (mentre, ad ogni modo, restava l'obbligo della licenza per tutte le autovetture, pur venendo esentate dal dover esporre il relativo numero).

Che cosa si intendesse per servizio pubblico lo dice il successivo articolo 33: in pratica ci si riferiva al servizio di linea su itinerari fissi e con orari prestabiliti.

Non si può non sottolineare che, a quell'epoca, non esistevano ancora autobus: anche se le funzioni di questi si intravedono anticipate da qualche grossa automobile a sei o più posti, nel 1901 non esistevano autolinee, neppure sperimentali, né nei tre anni successivi ne vennero istituite: quindi con la riformulazione della normativa l'applicazione della targa restava un fatto puramente teorico, ma forse c'è un'eccezione.

Nel 1903 fu inaugurata la filovia Pescara-Castellammare che, con tre veicoli, collegava i due centri abruzzesi che, solo nel 1927, si sarebbero uniti dando vita alla città di Pescara.

Nei primi anni del secolo i filobus non erano sottoposti ad una normativa specifica in quanto erano considerati autoveicoli a tutti gli effetti e di conseguenza portavano una regolare targa automobilistica poiché non si spostavano su rotaie, elemento che all'epoca era considerato come discriminante fra i mezzi ferroviari e tutti gli altri (Più tardi, per essere esclusi dal novero di quelli stradali era sufficiente che il veicolo fosse soltanto obbligato ad un percorso vincolato, anche se su pneumatici).

In un'immagine dell'epoca della filovia di Pescara, benché molto poco chiara, sembra di vedere che uno dei filobus porti una targa anteriore, dove si potrebbe anche leggere in nero su fondo bianco CHIETI .... Purtroppo la cattiva qualità della fotografia non permette di capire fin dove la resa sia attendibile e, dove questa viene meno, subentri l'immaginazione.

A fine 1902 era stata anche attivata la linea Spoleto-Norcia esercitata con tre autobus a vapore e nel 1904 fu inaugurata un'altra filovia, la Gallarate-Samarate, ma probabilmente i relativi veicoli nel primo caso non furono targati (come sembra di capire dalle fotografie) e nel secondo furono immatricolati quando già le targhe erano comparse sui veicoli privati.

Di contro, conosco una bella immagine del 1902 dove compare, ripresa dalla parte posteriore, la prima automobile che arrivò fino al passo dello Stelvio: essa figura regolarmente senza alcuna targa.

L'incongruità fra il trattamento delle automobili private e quelle in servizio pubblico fu ben presto evidente, così che il Regio Decreto numero 91 del 5 marzo 1903 ripristinò l'obbligo delle targhe per tutti gli autoveicoli in generale riproponendo le caratteristiche originariamente previste nel gennaio 1901 ed aggiungendo che il fondo doveva essere smaltato in bianco e che le scritte dovevano avere un'altezza non minore di 6 centimetri.

Non ho potuto raccogliere molte informazioni su queste targhe né le ho mai viste in una fotografia dell'epoca: d'altra parte, considerato che doveva passare un minimo di tempo tecnico per applicare la normativa e il fatto che già all'inizio del 1905 dovettero essere sostituite con altre di nuovo tipo, la loro vita finisce per essere ristretta in poco più di un anno. Mi risultano notizie solo di tre esemplari che, poi, dovrebbero essere anche le uniche targhe oggi materialmente sopravvissute:

GENOVA 83	montata su una Fiat del 1899 conservata al Museo dell'automobile di Torino.
TORINO 427	conservata sempre al Museo dell'Automobile di Torino, non montata sul alcun veicolo.
PADOVA 2	anch'essa conservata sciolta al Museo della Scienza e della Tecnica, che si asserisce appartenuta ad un triciclo Bernardi.

Poiché il loro confezionamento era rimesso ai proprietari del mezzo, tutte le tre targhe di cui sopra sono differenti: quella di Genova è di forma più ristretta (circa cm 30x10) mentre quella di Padova sembra più lunga (circa cm.40x10) perché a sinistra porta lo stemma del Touring Club Italiano che fin dal loro primo apparire si assunse l'incarico di fornire di targhe – accuratamente realizzate – i soci che le richiedevano.

Ci sarebbe poi un quarto esempio, un disegno che figura fra gli appunti di H.F.J.Hesselfelt, un appassionato olandese che, con notevole anticipo sui tempi, fu tra i primi a raccogliere informazioni sulle targhe europee durante i primi decenni del '900 e che riporta la targa MILANO 73, nella quale il nome della città figura in caratteri più piccoli delle cifre. Potrebbe trattarsi di uno schizzo preso dal vero, come altri di targhe note di altro tipo che figurano in questi appunti, così come di una semplice realizzazione di fantasia.

I pochi esempi conosciuti impediscono di avere un'idea precisa circa il sistema seguito per la prima immatricolazione delle vetture già esistenti, cioè se i numeri di targa corrispondessero effettivamente a quello delle licenze rilasciate a partire dal 1901 (e quindi nel 1903-04 la serie dovrebbe essere discontinua perché al momento della prima applicazione qualche veicolo immatricolato nel 1901 doveva già essere stato radiato), oppure se la progressione dei numeri fosse senza lacune venendo assegnati senza soluzione di continuità partendo da 1, ma in questo caso sarebbe venuta meno la corrispondenza dei numeri fra quelli delle targhe e quelli delle licenze.

A favore della prima ipotesi vi è apparentemente la targa di Padova: è infatti verosimile che il triciclo, un esemplare molto noto risalente alla fine dell'800, nel 1901 sia stato uno dei primi a ricevere la licenza pur non avendo ricevuto la corrispondente targa che, comparsa due anni più tardi, ne riprodusse il numero.

La targa di Torino sembra invece far propendere per la seconda ipotesi: se si considera che nel 1905 circolavano circa 300 autoveicoli, anche se la targa in questione fosse stata una delle ultime rilasciate con il sistema originario, il fatto che la numerazione avesse già superato il 400 fa pensare che la progressione comprendesse, saltandoli, anche i numeri corrispondenti a licenze appartenenti a veicoli radiati.

Invece targa di Genova fa infine pensare ad una terza possibilità: la Fiat 3 1/2HP fu costruita solo fino al 1900 e quindi il veicolo in questione doveva già esistere nel 1901 e, avendo ricevuto necessariamente la

licenza in quell'anno, è impossibile che a Genova vi fossero in quel momento più di 80 macchine (le statistiche riportano infatti, come abbiamo visto, 45 esemplari circolanti in tutta la Liguria); sembrerebbe quindi verosimile che nel 1903-04 abbia ricevuto un numero del tutto casuale svincolato da quello della licenza originaria.

## DAL 1905 AL 1927

### AUTOVEICOLI

Il Regio Decreto n.24 dell'8 gennaio 1905 *Regolamento di polizia stradale* cambiò completamente l'aspetto delle targhe, fermo restando l'obbligo della licenza rilasciata dalle Prefetture.

Probabilmente il sistema di indicare il nome della provincia per esteso fu trovato poco pratico perché richiedeva troppo spazio, specialmente quando il nome era troppo lungo o vi erano troppi numeri, oltre a causare dal punto di vista estetico un evidente squilibrio nella distribuzione degli spazi da provincia a provincia.

Per tale ragione nelle nuove targhe, pur restando queste di metallo smaltato in bianco e con il numero progressivo in nero, come stabiliva la legge non innovando le disposizioni precedenti, le provincie erano identificate da un numero in rosso che seguiva l'ordine alfabetico dei nomi. Le scritte diventavano più grandi, essendo previsto che fossero alte otto centimetri.

I numeri assegnati alle provincie, che allora erano solo 69, erano i seguenti:

1	Alessandria	24	Ferrara	47	Pesaro
2	Ancona	25	Firenze	48	Piacenza
3	L'Aquila (all'epoca Aquila)	26	Foggia	49	Pisa
4	Arezzo	27	Forlì	50	Porto Maurizio (od. Imperia)
5	Ascoli Piceno	28	Genova	51	Potenza
6	Avellino	29	Girgenti (od. Agrigento)	52	Ravenna
7	Bari	30	Grosseto	53	Reggio Calabria
8	Belluno	31	Lecce	54	Reggio Emilia
9	Benevento	32	Livorno	55	Roma
10	Bergamo	33	Lucca	56	Rovigo
11	Bologna	34	Macerata	57	Salerno
12	Brescia	35	Mantova	58	Sassari
13	Cagliari	36	Massa	59	Siena
14	Caltanissetta	37	Messina	60	Siracusa
15	Campobasso	38	Milano	61	Sondrio
16	Caserta	39	Modena	62	Teramo
17	Catania	40	Napoli	63	Torino
18	Catanzaro	41	Novara	64	Trapani
19	Chieti	42	Palermo	65	Treviso
20	Como	43	Padova	66	Udine
21	Cosenza	44	Parma	67	Venezia
22	Cremona	45	Pavia	68	Verona
23	Cuneo	46	Perugia	69	Vicenza

Le altre fondamentali novità introdotte dalla normativa rispetto a quella precedente erano le seguenti:

- La confezione delle targhe restava ancora riservata ai proprietari, ma queste dovevano uniformarsi a un *tipo depositato* presso il Ministero dei Lavori Pubblici
- Era obbligatoria la targa anteriore (di cui però non venivano specificate le caratteristiche)
- La targa doveva essere *fissa*: a tal fine venivano praticati degli appositi fori nei quali veniva fatto passare un filo metallico che la univa alla carrozzeria e che veniva piombato dalla Prefettura. Non mi risulta che qualcuno di questi piombi sia stato conservato, così che è impossibile risalire al tipo di punzone impiegato, anche se è probabile che riproducesse lo stemma reale.

La legge non specificava le dimensioni della targa: di fatto la lunghezza finì per essere variabile a seconda del numero di caratteri presenti (più o meno da cm.30 a cm. 40), mentre l'altezza, inevitabilmente proporzionale all'altezza delle cifre, che invece era vincolata dalla normativa, finiva sempre per essere attorno ai dieci-dodici centimetri. A volte figurava una sottile cornice a sbalzo.

Anche dopo il 1905 - e per tutto il tempo nel quale restò adottato questo tipo di targa - il Touring Club Italiano continuò a fabbricare targhe per i soci contrassegnandole con il suo stemma che era situato sempre a sinistra delle scritte, a mezza altezza o avvicinato al lato superiore, e di dimensioni differenti a seconda dei casi. Rispetto alle targhe del tipo 1901-1903 (di cui tuttavia si conosce l'unico esempio della PADOVA 2),

appare diverso in quanto il simbolo della ruota e della bandiera sono impressi direttamente sul fondo bianco, mentre in precedenza si trovava inquadrato in un rettangolo rosso.

La distanza fra il numero indicante la provincia e quello progressivo è variabile ma, negli anni '20, soprattutto in quelle provincie che superarono le diecimila unità, i due gruppi di numeri sono molto ravvicinati per non esagerare con una lunghezza eccessiva della targa.

La difformità dei caratteri impiegati rende problematico capire quale fosse il tipo "depositato": a quanto pare c'era una certa libertà di interpretazione, anche se prevale un tipo con numeri piuttosto stretti e sottili.

Fra le diverse caratteristiche di realizzazione si notano la cifra 1 con trattino superiore più o meno pronunciato, il 3 con il trattino superiore curvilineo o rettilineo, il 4 aperto o chiuso, le scritte a rilievo o verniciate a filo o anche realizzate a parte in metallo e poi saldate al fondo.

Fra il numero indicante la provincia e le cifre compare, anche se non con troppa frequenza, un trattino nero o rosso, talvolta con i lati corti obliqui.

Le cifre sono a volte su fondo smaltato lucido, a volte – e divenne la prassi normale dopo il Regolamento del 1909 – semplicemente su fondo verniciato, mentre i caratteri sono quasi sempre a stampatello e molto più raramente in altri caratteri come il Garamond. Ad ogni modo, pur nella varietà degli esempi, questi non sembrano poi troppo numerosi e sono molto rari i casi di targhe confezionate alla buona a mano libera dal proprietario. E' infatti probabile che la produzione di targhe fosse il monopolio di poche aziende specializzate che le distribuivano in tutta l'Italia e i cui servizi venivano raccomandati dai venditori.

La presenza della targa anteriore, essendo quasi sempre applicata sul radiatore, rendeva difficile il raffreddamento dell'acqua. A seguito delle probabili lamentele degli automobilisti, con Decreto del 22 aprile 1905 fu sospesa l'applicazione di questa disposizione e, con Circolare n.340 del successivo 25 aprile, il Ministero dei Lavori Pubblici dispose che, qualora la targa anteriore si potesse sistemare nella posizione consueta, si potevano scegliere due possibilità:

- Applicarla, sempre anteriormente, su di uno dei lati (non ho però mai visto un'immagine nella quale compaia una tale soluzione).
- Riprodurla con vernice sul radiatore, obbligatoriamente negli stessi colori e dimensioni di quella posteriore.

Veniva però specificato che si doveva trattare di casi eccezionali ed era prevista un'apposita annotazione sulla carta di circolazione. Soltanto nel 1909 la legge ammise questa possibilità senza alcuna formalità e a discrezione dei proprietari.

Quando c'è solo il simulacro verniciato sul radiatore non compare mai lo stemma del CTI (che, rispettando pedissequamente la legge, forniva sempre la coppia metallica anteriore e posteriore al prezzo, nel 1906, di 8 lire), e a volte il rettangolo bianco sul quale sono le cifre è inquadrato anche da una cornice in nero. Nonostante quanto previsto dalla Circolare 340 le dimensioni delle targhe anteriori verniciate sono piuttosto variabili mentre, dove la targa anteriore è metallica, questa è regolarmente di dimensioni analoghe a quella posteriore.

In tutti gli esempi che conosco i due fori per il passaggio del filo piombato sono posti sempre esattamente fra i numeri provinciali e quelli progressivi, uno in alto ed uno in basso.

Con l'introduzione del nuovo sistema la numerazione ricominciò da uno, e vennero anche adottati dei nuovi registri prefettizi.

Questi sono piuttosto semplici: contengono per ogni autoveicolo l'indicazione del numero e della data della licenza, la fabbrica costruttrice, il numero di telaio e il tipo di energia motrice (naturalmente prevaleva il motore a benzina, ma c'erano anche automobili a vapore, a petrolio ed elettriche). Seguono le generalità del proprietario nonché gli eventuali passaggi di proprietà e le indicazioni di eventuali trasferimenti e radiazioni. Purtroppo tali registri, interessantissimi per ogni studioso dell'automobilismo, dovrebbero essere ormai tutti dispersi, anche se non è detto che in qualche Archivio di Stato non si potrebbero fare scoperte interessanti. Per quanto mi risulta è sopravvissuta, incompleta, solo una (o forse due) pagine di quello di Firenze.

Anche in questo caso ci si domanda se il rilascio delle prime licenze tipo 1905 abbia seguito in qualche modo l'ordine delle precedenti, cioè se le auto più antiche, che portavano le targhe tipo 1903 dalla numerazione più bassa, ricevettero nuovamente i primi numeri delle nuove sequenze, o se la numerazione delle licenze e conseguentemente delle targhe fu casuale in base alla presumibile presentazione delle domande di voltura. Nei registri manca l'indicazione del numero di targa precedente.

Riterrei che si operò secondo il primo caso anche se, ovviamente, i numeri risultavano normalmente diversi perché la sequenza veniva ricompattata eliminando i veicoli che, fra il 1901 e il 1905 erano stati radiati o trasferiti in altra provincia.

Infatti le prime targhe assegnate a Firenze riguardano quasi tutte vetture straniere con una presenza insignificante della Fiat, e quindi esse erano presumibilmente risalenti ai tempi pionieristici quando l'azienda italiana non aveva ancora la diffusione che, nel 1905, aveva già raggiunto.

Inoltre i numeri più bassi del sistema che sono stati tramandati dalle fotografie risultano sempre appartenere ad automobili che non erano state certamente costruite negli anni attorno al 1905, ma erano sempre molto più primitive.

Si potrebbe arrivare ad ipotizzare che la De Dion Bouton targata 38-1 e la vettura targata 41-1 (di modello che mi è sconosciuto ma certamente molto antico), siano le stesse che nel 1903 ricevettero le targhe Milano 1 e Novara 1, così come il triciclo Bernardi 43-2 sia lo stesso che portava la targa Padova 2 che abbiamo già visto essere sopravvissuta, sciolta, fino ad oggi.

A ogni modo dal registro prefettizio di Firenze risulta che le prime targhe furono assegnate nel maggio del 1905 e, probabilmente, anche le altre province cominciarono con le assegnazioni nella tarda primavera di quell'anno.

Il Regio Decreto n. 710 del 29 luglio 1909 *Regolamento per i veicoli a trazione meccanica senza guida di rotaie* dettò alcune nuove disposizioni sulle dimensioni delle targhe, imponendo che le cifre fossero spesse un centimetro ed inquadrate in un rettangolo di cm. 10X6 e che dovevano essere in rilievo.

Veniva anche specificato che il formato dovesse essere rettangolare: questo farebbe pensare che qualche proprietario facesse confezionare targhe quadrate con la disposizione dei numeri su due righe, anche se dalle fotografie non mi risulta alcun caso del genere e forse la normativa si limita a dare una specificazione superflua e di maniera.

Il Regolamento riconosceva e autorizzava anche la prassi di verniciare il simulacro della targa anteriore sul radiatore.

Da allora, per ben 18 anni, la pur abbondante normativa sui veicoli e la circolazione stradale non innovò più nulla sulle targhe, che da allora restarono immutate; di volta in volta le disposizioni si limitarono a confermare sostanzialmente le disposizioni precedenti.

## PROGRESSIONE DELLA NUMERAZIONE

Chiunque sia interessato all'argomento delle targhe ovviamente desidera anche conoscere, forse più di tutto, quale fu la progressione della numerazione attraverso il tempo: purtroppo, nonostante abbia cercato a lungo qualche indizio, sono riuscito a trovare solo rare informazioni, del tutto insufficienti per avere un'idea anche solo approssimativa dei numeri raggiunti nei vari anni dalle targhe delle varie provincie.

Tanto per cominciare, ho scoperto qualcosa di poco chiaro, cioè l'esistenza di targhe – non poche - il cui numero non si accorda con l'epoca alla quale si riferisce l'informazione o con il modello su cui sono montate. Come ho detto ho ben pochi dati precisi sulla progressione nelle varie provincie, ma certi casi sono così illogici e macroscopici da apparire incongruenti anche ad un osservatore superficiale.

Ho infatti vari esempi che sollevano delle domande, fra cui particolarmente eclatanti sono i seguenti:

38-255. E' una targa ascrivibile a lume di logica al 1905, ma è montata su un'Alfa Romeo, azienda che cominciò la produzione nel 1910.

38-2861. E' una targa appartenente a una Fiat 514, un modello di vettura apparso quando già erano state introdotte le targhe di nuovo tipo a fondo nero.

55-77. Figura montata su un'auto del 1912, quando ho per certo che già nel 1910 la targa di Roma aveva superato le 2000 unità.

E' vero che in qualche caso potrebbe trattarsi anche di targhe postume di fantasia (a questo proposito si veda questo argomento, che viene esaminato più avanti), ma nella maggioranza si tratta di immagini ricavate da fotografie d'epoca.

Ad ogni modo i dati - che ritengo certi - che ho scoperto e che permettono di determinare l'anno preciso del rilascio di una targa sono ben pochi:

3-6	(L'Aquila) maggio 1907
18-116	(Catanzaro) 1915
28-1100	(Genova) 1912
38-5775	(Milano) 1910 o poco dopo
42-4679	(Padova) successivo al 1919-20
59-13	(Siena) 1905
63-342	(Torino) 1906
63-3431	(Torino) 1914
63-14213	(Torino) fra il 1925 e il 1927
66-1687	(Udine) successivo al 1919
69-58	(Vicenza) 1907

Esiste anche una preziosa statistica dei veicoli esistenti al 31 dicembre 1905 pubblicata sull'Annuario dell'automobilismo dell'anno successivo edito dal Touring Club (e qui non posso fare a meno di ringraziare il signor Alessandro Bruni, contattato in modo quasi casuale, che mi ha messo a disposizione questa rarità bibliografica) che potrebbe essere particolarmente rappresentativa: infatti possiamo considerare che il numero delle automobili corrisponda al numero di targa assegnato alla stessa data, considerato che il

sistema era stato applicato da pochi mesi. Forse c'è solo un piccolo scarto in più o in meno qualora si voglia considerare che nel frattempo vi sia stato qualche cambio di residenza o qualche radiazione. Allo stesso modo, sottraendo i veicoli nuovi di fabbrica immatricolati nello stesso periodo, si può avere anche un'idea, benché un po' più vaga, della numerazione raggiunta nelle varie provincie al termine dell'uso della vecchia targa con il nome della provincia scritto per esteso.

Al 31 dicembre 1905 esistevano in Italia i seguenti autoveicoli:

<b>Provincia</b>	<b>Numero</b>	<b>Note</b>
Alessandria	34	
Cuneo	15	
Novara	89	Di cui 4 autobus
Torino	300	
Bergamo	14	
Brescia	50	
Como	27	
Cremona	22	Di cui un autocarro
Mantova	24	
Milano	340	Di cui 10 autobus appartenenti alla S.I.T.A. e alla S.G.E.A.
Pavia	15	Di cui 1 autobus
Sondrio	2	Di cui 1 autobus
Belluno	7	
Padova	60	
Rovigo	1	Autovettura 6/12 HP circolante a Polesella. La targa 56-2 fu assegnata all'inizio del 1906
Treviso	45	Di cui un autocarro
Venezia	37	
Verona	35	
Vicenza	31	
Udine	44	
Genova	139	
Porto Maurizio	28	
Bologna	43	
Ferrara	27	
Forlì	15	
Modena	27	
Parma	17	
Piacenza	19	Di cui un autocarro
Ravenna	10	
Reggio Emilia	4	
Arezzo	7	
Firenze	165	
Grosseto	2	Solo autobus (Linea Orbetello-Orvieto) e nessuna autovettura
Livorno	24	
Lucca	21	
Massa	2	
Pisa	8	
Siena	13	
Ancona	8	
Ascoli Piceno	9	
Macerata	4	
Pesaro	14	
Perugia	28	
Roma	166	
Campobasso	1	Autovettura 6/12HP circolante a Venafro
Chieti	4	
L'Aquila	nessuna	
Teramo	3	
Avellino	nessuna	
Benevento	nessuna	La targa 9 - 1 fu assegnata nella prima metà del 1906
Caserta	6	



Napoli	85	Di cui 26 autobus
Salerno	5	
Bari	3	
Foggia	2	
Lecce	16	
Potenza	nessuna	
Catanzaro	nessuna	La targa 18 – 1 fu assegnata nella prima metà del 1906
Cosenza	3	
Reggio Calabria	nessuna	La targa 53 – 1 fu assegnata nella prima metà del 1906
Agrigento	4	Di cui un autobus (dell' <i>Hotel des Temples</i> )
Caltanissetta	nessuna	La targa 14 – 1 fu assegnata nella prima metà del 1906
Catania	11	
Messina	4	
Palermo	30	
Siracusa	nessuna	Le targhe 60 – 1 e 2 furono assegnate nella prima metà del 1906
Trapani	4	
Cagliari	1	
Sassari	nessuna	La targa 58 – 1 fu assegnata nella prima metà del 1906

L'Annuario dell'automobilismo comprende anche un elenco dei proprietari di automobili aggiornato ai primi mesi del 1906, peraltro non del tutto completo, e comprendente 2156 autoveicoli. Non sono però indicati i proprietari di due o più veicoli: per i privati non era certo un caso frequente, ma sicuramente si verificava in caso di aziende industriali o commerciali o della Casa Reale.

Purtroppo i nomi sono indicati in ordine alfabetico e non per numero di targa.

Dall'elenco in questione si possono ricavare indirettamente alcuni dati sulle targhe che ho aggiunto nelle note della tabella precedente e le altre informazioni interessanti che seguono:

- Non figurano i filobus (che pure esistevano ed erano targati).
- Mancano veicoli appartenenti allo Stato e agli enti pubblici, con l'eccezione di poche automobili comunali nelle città più grandi.
- Solo a Milano e Napoli i vigili del fuoco possedevano autoveicoli
- Nelle principali città figurano complessivamente una ventina di veicoli appartenenti a militari (e a La Spezia una appartenente a un tenente di vascello), ma non si può dire se tutti costoro fossero effettivamente i proprietari a titolo personale o fossero solo gli intestatari di veicoli appartenenti all'Esercito e alla Marina.

La lista dei nomi dei proprietari starebbe bene in un libro di storia, di letteratura o anche di storia dell'economia: possiedono un'automobile tutti i più illustri nomi dell'aristocrazia italiana e le aziende che, nell'800, avviarono l'industrializzazione dell'Italia: ci compaiono i Savoia, i Borbone, i Colonna, i Borghese, i Leopardi e i Guicciardini, i Falck, i Rossi e i Leumann. Dei più di duemila veicoli esistenti oltre il 10% dei proprietari sono nobili, con decine di marchesi ed oltre cento baroni. Fra i professionisti predominano gli ingegneri, seguiti dagli avvocati; vi è solo un architetto e nessun farmacista (che invece ritroviamo con una certa frequenza fra i proprietari di motocicli). Fra i proprietari figurano anche diversi alberghi di elevata categoria che probabilmente li utilizzavano per accompagnare i clienti alla stazione o per compiere delle escursioni.

Vi sono anche una ventina di donne: chissà se guidavano personalmente la loro macchina.

Ho anche scoperto che l'Annuario dell'automobilismo veniva pubblicato ogni anno dall'inizio del secolo e chissà quante notizie contiene ogni edizione, soprattutto quelle precedenti a quella che ho consultato; ho cercato qualche copia nei mercatini e nelle librerie antiquarie ma, benché si tratti di un'opera molto conosciuta, non ho trovato nulla: rivolgo quindi l'invito a chi legge queste righe a mettersi alla ricerca.

Ho anche compilato una tabella dei presumibili ultimi numeri raggiunti nel 1927, al momento del cambio del sistema di targatura. Sono partito dall'osservazione che, comparando il numero di veicoli circolanti negli anni '20 con i numeri di targa assegnati presumibilmente assegnati nello stesso periodo, si nota regolarmente uno scarto costante, a seconda delle provincie, che va dal 150 al 200%, dovuto al periodico rinnovo del parco e ai trasferimenti di residenza succedutisi nel tempo.

Quindi, moltiplicando i veicoli circolanti in un certo anno per la percentuale media di 175%, ho ottenuto il risultato che segue, anche se non si può escludere che, in ogni provincia si riscontri rispetto al dato reale e purtroppo sconosciuto uno scarto in più o in meno rispetto a quello indicato.

Purtroppo è impossibile ottenere dati certi perché il Pubblico Registro Automobilistico, di cui in qualche caso ho potuto visionare i primi volumi, non riporta i numeri delle targhe precedentemente avute dai veicoli iscritti e comunque reca pochissime informazioni sui modelli (in genere si limita ad indicare solo la potenza e talvolta neppure la marca) così da rendere impossibile perfino capire se si tratta dell'iscrizione di un'automobile nuova di fabbrica o di una già esistente e targata con il precedente sistema.

Presumibile ultimo numero di targa assegnato nel 1927:

AL	4800	CO	7400	BL	1100	VI	3600	ZA	90	FO	2900
CN	3600	CR	3250	PD	4400	UD	3800	GE	8600	MO	4250
NO	7500	MI	36400	RO	1100	TN	2200	SP	680		
TO	18600	MN	3250	TV	4000	TS	3100	IM	1700		
BG	2000	PV	3800	VE	2200	PL	610	BO	7700		
BS	5400	SO	700	VR	4000	FU	480	FE	2900		
PR	3750	LU	2200	PG	4350	CE	970	CS	980	SR	1250
PC	2300	MS	700	RM	23600	NA	6000	CZ	1020	TP	720
RA	2500	PI	1270	BC	600	SA	1200	RC	1450	CA	1050
RE	3050	SI	2300	AQ	950	BA	2300	AG	520	SS	770
AR	1500	AN	2650	CH	1030	FG	900	CL	540		
FI	9500	AP	2000	TE	1150	LE	1650	CT	3500		
GR	820	MC	2000	AV	630	TA	370	ME	2000		
LI	1650	PS	1550	BN	450	PZ	790	PA	3450		

Per le provincie costituite negli anni '20 il dato relativo al parco circolante è stato moltiplicato solo per 1,2. La consistenza ufficiale del circolante di Zara non è quasi mai noto, e comunque mai per gli anni precedenti il 1927 in quanto in quella provincia i veicoli erano esclusi da tasse di circolazione: sono risalito al dato presupponendo un'uguale densità automobilistica alla provincia di Fiume.

## VEICOLI MILITARI

Nell'Annuario dell'automobilismo viene citato anche un certo numero di veicoli appartenenti a militari: ho valutato attentamente tutti i dati dei proprietari e ho ricavato alcune informazioni singolari come:

- Sono molto rari i militari in congedo (sicuramente, a lume di logica, fra questi c'è un tenente di vascello residente nell'Appennino Piemontese): per la maggioranza si tratta di militari in servizio presso le grandi unità operative.
- La maggior parte dei proprietari sono ufficiali di basso grado o anche sottufficiali: si tratta di categorie che, che per l'epoca erano da considerarsi benestanti, ma certo non tanto da potersi comprare e mantenere un veicolo a motore.
- Neppure casualmente si incontrano due o più militari proprietari appartenenti alla stessa unità e, tra l'altro, i militari proprietari di automobili si trovano solo presso le unità più importanti: se il loro possesso derivasse solo dal patrimonio personale sarebbe indipendente dalla destinazione di servizio.
- Gli indirizzi sono quasi sempre quelli delle caserme

Ne concluderei che costoro – salvo qualche inevitabile eccezione – non erano i proprietari a titolo personale dei veicoli, ma con tutta probabilità erano solo gli intestatari di veicoli appartenenti alle Forze Armate che, come sappiamo, a quell'epoca non disponevano ancora di una propria targa. Se questa ipotesi è esatta, possiamo fare un'interessante mappatura dei mezzi militari all'epoca esistenti in territorio italiano.

I vari reparti elencati nel prospetto, normalmente contrassegnati da un numero, si riferiscono, se non diversamente indicato, ai Reggimenti, unità di base di tutte le armi dell'Esercito.

Località	Tipo di veicolo e quantità	Reparti
Alessandria	1 auto 3 moto	Roma Cavalleggeri Comando Divisione, 71° Fanteria, 2° Artiglieria da Fortezza
Asti	2 moto	11° Bersaglieri, Lancieri Milano
Belluno	1 moto	68° Fanteria
Casale	1 moto	72° Fanteria
Genova	1 auto	15° Fanteria
Massa	1 moto	18° Fanteria
Milano	1 auto	Comando Divisione
Padova	1 auto	Genova Cavalleria
Pesaro	1 auto	2° artiglieria
Roma	1 auto	Direz. Terr. del Genio *
Savona	1 auto	Brigata artiglieria da costa

\* E' certo che a Roma l'Esercito disponeva già da qualche anno anche di alcuni autocarri a vapore, non targati.

E probabile che altre tre automobili si trovassero a Torino, a Udine e a La Spezia (per la Marina Militare) e tre motocicli a Mantova, Parma e a Verona.

## TARGHE FALSE O MISTERIOSE

Come abbiamo detto, le targhe del periodo dal 1905 al 1927, pur venendo realizzate a cura dei proprietari, si rifanno a dei tipi standard e sono ben conosciute: le loro caratteristiche si possono desumere dalla normativa e dalle fotografie di allora e da quelle pervenute fino ad oggi sfuse perché conservate dai possessori per qualche motivo o passate di mano in mano per motivi collezionistici. Invece quasi mai dà certezze l'osservazione, sia dal punto di vista delle caratteristiche che della numerazione, delle targhe tuttora esistenti montate su macchine d'epoca conservate a scopo museale o partecipanti a manifestazioni: esse possono indurre in errore perché, secondo me, la massima parte, se non tutte, è falsa.

Infatti bisogna pensare a quello che era il parco circolante al 1927, quando le targhe originali in questione vennero sostituite dal nuovo tipo a fondo nero. I possessori di automobili erano a quell'epoca tutte persone benestanti e potevano permettersi un frequente rinnovo: di conseguenza la maggior parte delle auto esistenti, che erano soprattutto Fiat 501 e 509, ma anche Lancia Lambda, Bianchi, ecc. erano accomunate dalla giovane età: certamente le pratiche burocratiche per ottenere il nuovo libretto non rappresentarono lo spunto per cambiare la vecchia auto: quindi vennero praticamente tutte ritargate con la nuova la targa che portano tuttora le sopravvissute (come la nota Fiat Zero degli anni '10 targata MO 1): non vi sarebbe stata ragione perché un'automobile che per l'epoca era moderna e di uso corrente dovesse venire "imbalsamata" per i posteri con tanto di targa originale.

Quanto alla gran parte delle auto dei tempi precedenti che non erano state demolite, già allora completamente sorpassate e del tutto inadatte a circolare su strada, giacevano abbandonate in pezzi o, peggio, erano state trasformate in macchine agricole o addirittura in motori fissi. E' ben difficile che in queste condizioni venissero conservate con la targa al suo posto.

Di conseguenza, quando in tempi recenti queste macchine sono state ricercate, scoperte e restaurate, ci si è trovati di fronte a vetture senza targa e, se si voleva completare il lavoro, non restavano che due possibilità, cioè ricorrere a targhe di fantasia rifacendole ex novo ed assegnando numeri inaffidabili, oppure montando una targa originale fino a quel momento conservata sciolta ed appartenuta a chissà quale altre automobile senza preoccuparsi se vi fosse compatibilità d'epoca. Forse alla regola c'è qualche eccezione, magari quando c'erano ancora documenti o fotografie che tramandavano il numero di targa originale e che hanno permesso la ricostruzione di un valido simulacro, ma devono essere proprio dei casi sporadici.

Tra l'altro il fatto è confermato dall'assenza – almeno in quelle che ho visto dal vero o in fotografia – del piombo con il punzone prefettizio, cosa che indica un'avvenuta manomissione.

Nei già ricordati appunti di H.F.J. Hessel felt, sarebbe esistita una targa raffigurante la bandiera tricolore seguita da un numero, che viene proposta come una targa militare, cosa di cui non ho mai trovato traccia: forse è un semplice errore di osservazione dovuto alla presenza sulla targa dello stemma del TCI.

Un'altra fonte a mia conoscenza, di cui però non ricordo da dove provenga, parla ancora di questa targa con il tricolore, come avvistata fra Olanda e Germania dopo la prima guerra mondiale. Anche se non ho alcun riscontro, qui ci potrebbe essere un fondamento di verità: infatti dopo il 1918 in Germania operavano varie Commissioni interalleate per l'esecuzione delle clausole dell'armistizio e il risarcimento dei danni di guerra, e non è improbabile che i veicoli della delegazione italiana avessero targhe contrassegnate con la nostra bandiera: in questo caso, però, si tratta di una targa tedesca e non italiana.

## CONSEGUENZE DELLA PRIMA GUERRA MONDIALE

A partire dall'apertura delle ostilità l'Italia occupò Cortina d'Ampezzo, Monfalcone e alcune località al di là dell'originario confine austriaco sulla direttrice del Brennero e poi raggiunse Gorizia mentre, a sua volta, l'Austria penetrò nell'altopiano di Asiago e nell'autunno del 1917, dopo Caporetto, occupò Udine e tutto il Friuli: quali furono le vicende delle targhe delle automobili che si trovavano in tutte queste località?

Nella massima parte dei casi il problema non si pone: molti centri erano piccoli paesi di montagna che non avevano mai visto circolare un autoveicolo e che comunque, durante la guerra, erano stati forzatamente evacuati da tutti i loro abitanti. Inoltre si trattava sempre di zone occupate a ridosso del fronte e sotto il controllo delle rispettive autorità militari e la circolazione automobilistica civile doveva essere vietata.

Diverso è invece il caso del Friuli fra il 1917 e il 1918: qui l'occupazione austriaca riguardò un territorio molto esteso e durò abbastanza da rendere inevitabile la ripresa della vita e dell'economia di tutti i giorni: è impensabile che per tutto quel tempo ad Udine non si sia provveduto al restauro di qualche autocarro

abbandonato dall'Esercito italiano in ritirata o i concessionari non abbiano venduto qualche autovettura nuova giacente nei loro magazzini. Purtroppo non conosco alcuna norma o notizia in proposito ma considerato il tono delle disposizioni successive alla fine della guerra che non citano alcuna sanatoria in proposito, sarei incline a pensare che sia rimasta in vigore la legislazione italiana, con l'assegnazione delle normali targhe del tipo preesistente (che d'altra parte non avevano alcun simbolo o scritta incompatibile con lo stato delle cose del momento).

Nel novembre del 1918 l'Italia occupò ampi territori dell'ex impero Austroungarico: alcuni erano di lingua italiana e da tempo rivendicati (Trento, Gorizia e Trieste), mentre altri, pur avendo una parte di popolazione italiana, questa era una minoranza distribuita in modo molto irregolare e concentrata soprattutto nelle città (Alto Adige, Istria e Dalmazia).

Fino a quel momento le targhe portate dagli autoveicoli di quelle zone erano ovviamente quelle austriache, a fondo bianco e scritte nere, con le seguenti sigle identificative:

- E – Tirolo
- F – Fiume (\*)
- J – Carniola (il retroterra di Gorizia)
- K – Istria
- M – Dalmazia

(\*) In questo caso la sigla, a differenza delle altre, era in rosso in quanto Fiume non faceva parte dell'Austria, ma dell'Ungheria.

La Dalmazia comprendeva il litorale, il suo immediato entroterra nonché le isole prospicienti al tratto di costa fra Spalato e Ragusa, che furono occupati da truppe italiane; restavano esclusi gli altri tratti, da Buccari a Zara (regione del Velebit) e da Ragusa al confine albanese (la costa del Montenegro), che vennero occupati militarmente da contingenti interalleati.

Ovviamente questo nuovo assetto politico ebbe riflessi anche sul sistema delle targhe automobilistiche.

Al proposito il Comando Supremo dell'Esercito – Segretariato degli affari civili – con Circolare del 7 maggio 1919 n. 106-4-3589 stabilì che *ogni veicolo a motore destinato a circolare senza guida di rotaie sulle strade ordinarie* dovesse essere fornito di una licenza di circolazione che avrebbe dovuto essere rilasciata dal Commissario Civile di ciascun *distretto politico* o, nel caso delle città capoluogo di circondario, direttamente dai locali Governatori.

Era infatti rimasta in vigore la suddivisione territoriale austroungarica: i distretti erano molto più piccoli delle provincie italiane, e più distretti formavano un circondario, anche questo diverso – in quanto più importante – degli omonimi circondari italiani.

I distretti e circondari erano i seguenti (sono esclusi quelli di quella parte della Dalmazia che, a seguito della determinazione dei confini con la Jugoslavia, entrarono a far parte di quest'ultima):

In Trentino: Ampezzo, Borgo, Cavalese, Cles, Mezzolombardo, Primiero, Riva, Rovereto, Tione, Trento.

In Alto Adige: Bolzano, Bressanone, Brunico, Merano, Silandro.

Nella Venezia Giulia: Gorizia, Gradisca, Monfalcone, Sesana, Tolmezzo, Idria, Postumia, Tarvisio, Trieste. Capodistria, Lussino, Parenzo, Pisino, Pola, Volosca, Abbazia, Zara.

In base alla soprarichiamata circolare, al rilascio della nuova licenza seguiva anche quello di una nuova targa che doveva portare le seguenti sigle:

- T – Trentino
- VG – Venezia Giulia
- D – Dalmazia

Il numero progressivo era indipendente per ciascun distretto; se il numero veniva ad essere composto da più di tre cifre veniva preceduto da un numero romano indicante le migliaia (I 110 = 1110, IV 23 = 4023, ecc.). In pratica veniva seguito pedissequamente il curioso sistema già utilizzato al tempo dell'Austria-Ungheria.

Nulla viene disposto circa il colore e il formato, ma le fotografie mostrano targhe rettangolari a fondo bianco e scritte nere.

A dire la verità dalle immagini non si possono definire i precisi colori, e quindi resta il dubbio se la sigla distintiva dal territorio fosse in rosso, come in Italia, o in nero come in Austria-Ungheria, ma è probabile la seconda ipotesi vista la tendenza a rendere le targhe il più possibile simili a quelle austriache.

Come abbiamo visto sopra la numerazione, procedendo per distretto, veniva assegnata a blocchi, ma non saprei dire quali serie siano state assegnate a ciascuna ripartizione. Le uniche targhe di quel periodo che mi sono note, T 614 e VG IV 155, non permettono di trarre alcuna ipotesi.

Nel 1921 esistevano 809 veicoli nel Trentino-Alto Adige e 1395 nella Venezia Giulia.

La Circolare del Comando Supremo di cui abbiamo già parlato è del 7 maggio 1919 e quindi viene da domandarsi cosa sia avvenuto nei sette mesi immediatamente successivi alla fine delle guerra. Una fonte

riferisce che in quel periodo le targhe erano a fondo bianco con le sigle, in rosso, VG Venezia Giulia e TRI per Trieste, facendo presumere anche l'esistenza di una sigla TR per il Trentino. Queste informazioni però non sono suffragate da documenti (che tuttavia potrebbero esistere anche se non mi sono noti).

Ad ogni modo la Circolare in questione, che, come si evince dal testo, ha sempre la preoccupazione di lasciare in vigore per quanto possibile le norme del precedente regime, fa presumere che, fino alla data della sua promulgazione, sia proseguita l'assegnazione delle targhe austroungariche smaltendo le scorte e forse le sigle in questione furono un'iniziativa ufficiosa o solo un progetto.

Resta infine da determinare la posizione di Fiume che, per tutto il periodo del dopoguerra non fece mai parte, in modo ufficiale, dei territori occupati dall'Italia. Infatti alla fine del conflitto la città venne occupata da un corpo interalleato e, a seguito di disordini e turbinate vicende politiche, il 12 novembre 1919 fu occupata dai volontari di Gabriele d'Annunzio; l'anno successivo il trattato di Rapallo la costituì in Città Libera e, solo dopo il patto di Roma del 27 gennaio 1924, passò all'Italia.

Pur senza alcun documento, si potrebbe avanzare l'ipotesi che nel periodo in questione le targhe siano rimaste quelle del tipo austroungarico preesistente che, portando la semplice sigla identificativa "F", avrebbero potuto essere mantenute ed ancora assegnate senza alcun problema durante tutti quegli anni.

## LE NUOVE PROVINCIE

Con la definitiva regolarizzazione amministrativa dei territori ottenuti dopo la prima guerra mondiale e la cessazione del regime militare vennero istituite regolari provincie e, da quel momento, anche le targhe furono uniformate a quelle del resto d'Italia e venne introdotta una serie di nuovi numeri distintivi. Questi numeri erano in coda alla serie preesistente, essendo stato necessario rinunciare a rispettare l'ordine alfabetico perché, in caso contrario, si sarebbe dovuto ritargare tutto il parco circolante.

Nello stesso periodo vennero anche costituite le nuove provincie di La Spezia e Taranto che ricevettero anch'esse i propri numeri distintivi seguendo l'ordine cronologico di istituzione e non più quello alfabetico.

I nuovi numeri assegnati furono i seguenti:

<b>Numero</b>	<b>Provincia</b>	<b>Atto e data di costituzione</b>
70	Pola	R.D. n. 53 del 15.1.1923
71	Trieste	“ “
72	Zara	R.D. n. 54 del 18.1.1923
73	Trento	R.D. n. 93 del 21.1.1923
74	La Spezia	R.D. n. 1913 del 2.9.1923
75	Taranto	R.D. n. 1911 del 2.9.1923
76	Fiume	R.D. n. 211 del 22.4.1924

Nel libro *Un secolo di targhe* viene riportata una lista diversa in quanto i numeri assegnati alle provincie di Trieste e Zara e quelli di La Spezia e Taranto non sono gli stessi riportati sopra (le seconde due compaiono contrassegnate da 71 e 72 e le prime con 74 e 75): al proposito ho rilevato che vi sono fonti discordanti e che non è nota documentazione ufficiale poiché solo la tabella dei numeri assegnati nel 1905 fu pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale. Riterrei però che il criterio più logico sarebbe quello temporale e, all'interno di questo, quello alfabetico. Sembrerebbe strano che Pola, costituita in provincia nel gennaio 1923, abbia subito ricevuto il suo numero, mentre Trieste e Trento, capoluoghi di regione, abbiano dovuto attendere fino a fine d'anno, dopo l'istituzione delle provincie di Spezia e Taranto.

La massima parte delle targhe della Dalmazia rilasciate nel 1919 ebbe vita molto breve perché con il trattato di Rapallo del 12 novembre 1920 la zona venne quasi integralmente assegnata alla Jugoslavia.

Restarono all'Italia solo Zara e poche isole dove si continuò ad usare la targa con la sigla D fino al momento della loro costituzione in provincia.

## IL PASSAGGIO AL NUOVO SISTEMA

Come è noto, il Regio Decreto Legge n. 314 del 13 marzo 1927 *norme per l'immatricolazione e l'individuazione degli autoveicoli* istituì la nuova targa a fondo nero con le sigle provinciali al posto dei numeri distintivi, comportando quindi la completa reimmatricolazione del parco esistente. Tutti i veicoli dovettero essere iscritti al nuovo Pubblico Registro Automobilistico che iniziò la sua attività a partire dalla fine del 1927, ovviamente dopo un certo tempo tecnico seguito alla promulgazione della nuova normativa, con una diversa velocità di attuazione a seconda delle provincie; ad ogni modo le operazioni richiesero ovviamente un certo periodo di tempo, anche se non mi è mai capitato di vedere fotografie nelle quali comparissero contemporaneamente tanto le targhe di tipo vecchio che quelle di tipo nuovo.

Sicuramente perché la situazione si normalizzasse occorre qualche mese e, da qualche dato, sembra che sia stata data priorità nell'assegnazione delle nuove targhe a fondo nero ai veicoli più recenti o a quelli nuovi

di fabbrica. Nella riproduzione di un documento del Touring Club che porta la data 3 febbraio 1928 figura ancora un'automobile che porta la targa 38-10614.

H.F.J. Hesselfelt riferisce nel suo paese l'esistenza di targhe di vecchio tipo ancora nel 1928-29, cosa verosimile perché è probabile che chi si trovava all'estero sia stato meno sollecitato a mettersi in regola con la normativa.

## MOTOCICLI

Per alcuni anni non ci fu un'idea chiara su quali dovessero essere le caratteristiche peculiari dei motocicli a due ruote in rapporto alle biciclette e dei tricicli in rapporto alle automobili, finché ciascuno di questi veicoli, all'inizio del '900, non ebbe assunto una sua propria fisionomia. Pertanto nei primissimi tempi i motocicli vennero assolutamente ignorati dalla normativa e restarono privi di targa (forse, a norma della legge del 1897, anche di bollo di circolazione benché il testo di questa, in proposito, non è ben chiaro).

Finalmente il Regio Decreto 24 dell'8 gennaio 1905, all'articolo 86, istituì una targa specifica per i motocicli.

In pratica la normativa, anche in questo caso piuttosto sommaria – tra l'altro si dà per scontato il concetto di motociclo senza descriverne le caratteristiche - prevedeva per essi una regolare licenza di circolazione ed una targa identica a quella delle automobili, con regime giuridico identico a queste e solo tre differenze:

- Immatricolazione in serie separate
- Obbligo della sola targa posteriore
- Altezza della cifre non inferiore a 3 centimetri.

Il Regio Decreto 710 del 29 luglio 1909, analogamente a come dispose per le targhe delle automobili, ne aumentò le dimensioni, in quanto era previsto che le cifre fossero inquadrate in un rettangolo di cm. 6 x 4 ed avessero lo spessore di 6 millimetri.

Questo Decreto specificava anche che era *sufficiente* la sola targa posteriore, lasciando quindi ammissibile la realizzazione di una targa anteriore che, da allora, restò qualcosa di officioso ma tollerato, a discrezione dei proprietari che se ne avvalsero con una certa frequenza nei decenni successivi.

Fin verso il 1905 i tricicli erano considerati automobili a tutti gli effetti ma da quel periodo, pur non venendo citati dalla normativa, vennero immatricolati nelle serie motociclistiche.

Per motivi di conveniente sfruttamento dello spazio sulla carrozzeria fin dagli inizi furono utilizzate targhe con il formato rettangolare, con le scritte su due righe e con il numero della provincia su quello superiore – non conosco eccezioni – anche se si registrano differenze di dimensioni: meno sono le cifre del numero progressivo più la targa è stretta e sviluppata nel senso dell'altezza.

Il Touring Club forniva ai propri soci anche le targhe motociclistiche (al prezzo, nel 1906, di £ 2,50). Lo stemma del sodalizio veniva applicato superiormente, sopra il numero indicante la provincia.

La Circolare del Comando supremo del 1919 che introdusse le nuove targhe nei territori occupati impose anche per quelle dei motocicli le medesime caratteristiche previste per quelle delle automobili, senza peraltro specificare se le immatricolazioni dovessero avvenire in serie separate, anche se è presumibile che si sia seguito questo sistema, come in Italia. Il numero dei motocicli esistenti non era elevato: nel 1921 si contavano 320 esemplari nel Trentino e 457 nella Venezia Giulia.

## PROGRESSIONE DELLE IMMATRICOLAZIONI

Se in questo settore per le automobili è difficile ricavare qualche dato attendibile dai pochi elementi disponibili, ancora più difficile è ottenerlo per le motociclette, delle quali in pochissime fotografie si vede la targa ed ancora meno targhe originali sono pervenute fino a noi.

Nel già ricordato Annuario compare l'elenco dei proprietari di motocicli, anch'esso databile all'inizio del 1906, che può dare un'idea approssimativa della numerazione raggiunta dalle varie provincie in quel momento:

Alessandria	105
Cuneo	62
Novara	185
Torino	383
Bergamo	39
Brescia	119
Como	133
Cremona	66
Mantova	541
Milano	99

Pavia	75
Sondrio	6
Belluno	22
Padova	134
Rovigo	29
Treviso	81
Venezia	51
Verona	122
Vicenza	103
Udine	118

Genova	90
Porto Maurizio	7
Bologna	144
Ferrara	55
Forlì	53
Modena	78
Parma	85
Piacenza	51
Ravenna	73
Reggio Emilia	54

Arezzo	21
Firenze	61
Grosseto	2
Livorno	12
Lucca	11
Massa	14
Pisa	30
Siena	7
Ancona	18
Ascoli Piceno	11
Macerata	18
Pesaro	9
Perugia	55

Roma	120
Campobasso	1
Chieti	5
L'Aquila	13
Teramo	11
Avellino	1
Benevento	Nessuna
Caserta	12
Napoli	20
Salerno	6
Bari	6
Foggia	2
Lecce	4

Potenza	Nessuna
Catanzaro	Nessuna
Cosenza	1
Reggio Calabria	2
Agrigento	9
Caltanissetta	1
Catania	4
Messina	6
Palermo	31
Siracusa	1
Trapani	Nessuna
Cagliari	8
Sassari	4

Si tratta in totale, se i miei conti sono esatti, di 3702 unità, un numero che è quasi il doppio di quello degli autoveicoli e che mi ha molto sorpreso. In quasi due terzi delle provincie il numero delle moto supera, anche di molto, quello delle automobili. A quanto pare in qualche località, se il passaggio di un'automobile rappresentava ancora un avvenimento, lo sciamare di motociclette per le strade doveva essere invece una cosa già consueta.

I proprietari risultano essere soprattutto borghesi, gli aristocratici sono molto pochi e i nomi che si incontrano sono meno famosi: tuttavia a Milano notiamo Vittorio Bertarelli, Presidente del Touring Club e a Casteldario, in provincia di Mantova, la famiglia Nuvolari (e infatti Tazio esordì nello sport come motociclista).

Con lo stesso sistema utilizzato per ottenere i presumibili ultimi numeri di targa assegnati nel 1927, prima del cambio del sistema, ho tentato anche di ricostruire l'elenco degli ultimi numeri di targa motociclistica assegnati in quell'anno, tenendo tuttavia conto che ho l'impressione che la progressione numerica abbia raggiunto esattamente, rispetto al parco circolante, il rapporto di 2 a 1. Per le provincie di recente costituzione è stato calcolato il rapporto 1:1,5, e per Zara il calcolo è stato eseguito facendo il raffronto proporzionale con Fiume.

Presumibile ultimo numero di targa assegnato nel 1927:

AL	3500	PD	2450	SP	390	LI	900	CH	250	CZ	140
CN	200	RO	820	IM	550	LU	1650	TE	240	RC	270
NO	4500	TV	2200	BO	3900	MS	400	AV	60	AG	30
TO	10000	VE	940	FE	1700	PI	980	BN	120	CL	35
BG	2100	VR	2700	FO	2500	SI	1450	CE	140	CT	450
BS	3800	VI	2700	MO	2200	AN	1500	NA	820	ME	510
CO	3200	UD	2500	PR	2150	AP	1200	SA	220	PA	380
CR	1550	TN	1800	PC	1100	MC	1100	BA	320	SR	105
MI	14800	TS	1100	RA	2400	PS	2350	FG	75	TP	40
MN	2200	PL	240	RE	2050	PG	2700	LE	270	CA	380
PV	2350	FU	140	AR	1400	RM	5200	TA	70	SS	140
SO	450	ZA	25	FI	4900	BC	180	PZ	70		
BL	650	GE	2400	GR	470	AQ	300	CS	160		

Dall'elenco appaiono alcuni elementi interessanti che, anche se il numero finale non è esattamente conosciuto, sono tuttavia incontrovertibili poiché partono dai dati certi del numero di motocicli circolanti: è evidente il forte squilibrio fra il numero delle automobili e dei motocicli esistenti in alcune provincie come Foggia, Trapani, Avellino e, in generale, il notevole divario fra i motocicli circolanti nel Nord rispetto a quelli del Sud e il maggior numero di motocicli rispetto agli autoveicoli esistenti a Pesaro, fenomeno che si incontrerà ancora in questa provincia fino agli anni '60.

## RIMORCHI

Nei primi decenni del '900 i rimorchi erano dei veicoli rarissimi e del tutto eccezionali: la bassa potenza dei motori, la tortuosità e la strettezza delle strade impedivano di fatto la loro circolazione. Al massimo, quando ve ne era necessità, si attaccava a una motrice un comune carro per la trazione ippica senza nessun tipo di adattamento e lo si faceva circolare alla buona quelle sole volte in cui fosse proprio indispensabile.

Per questa ragione per parecchio tempo non si ritenne necessaria una targa per i rimorchi.

Nonostante questo l'articolo 23 del Regolamento del 1901 si occupò della materia, stabilendo che i rimorchi dovevano portare il numero della motrice impresso sul vetro del fanale di coda; nel testo del successivo Regolamento del 28 luglio veniva precisato che la scritta doveva figurare *in bianco su rosso*.

Come per le automobili l'obbligo di questa indicazione fu limitata dal Regolamento di luglio ai rimorchi in servizio pubblico e nel 1903 esteso a tutti i rimorchi.

Di fatto, con la situazione indicata in premessa, si trattò sempre di ipotesi teoriche che non credo che abbiano mai avuto applicazione pratica. In realtà non ho mai visto un'immagine o ho avuto notizia di rimorchi risalenti a prima del 1920, sempre che, nel 1901, il legislatore non avesse a mente nient'altro che alcuni di quei curiosi modelli di autovetture di quell'epoca composti da un triciclo motore con il posto per il guidatore al quale era agganciata una carrozzetta ad un solo asse per i passeggeri, o le De Dion Bouton *Victoria*, dove un'ingombrante motrice a vapore a due assi rimorchiava un analoga carrozzetta.

Ad ogni modo i testi normativi parlano esclusivamente di "*vetture rimorchiate*", facendo intendere che vengono presi in considerazione i rimorchi passeggeri e mai quelli merci.

La normativa del 1905 e tutta quella del periodo successivo non fanno più neppure un fugace accenno alla materia dei rimorchi e solo il Regio Decreto 3013 del 31 dicembre 1923 *Norme disciplinanti la circolazione sulle strade ed aree pubbliche* riprende l'argomento istituendo anche per i rimorchi gli appositi registri tenuti dalle Prefetture. L'articolo 44 prevedeva una targa alta 25 centimetri con la scritta RIMORCHIO in maiuscolo e in nero sulla riga superiore e, su quella inferiore, le consuete cifre distintive della provincia in rosso e il numero di immatricolazione. Non viene data, come al solito, alcuna indicazione circa la lunghezza della scritta e della targa.

I caratteri della targa dovevano essere alti 6 centimetri e spessi sei millimetri. Si trattava quindi delle stesse dimensioni previste per le targhe motociclistiche e, perciò, si trattava di una targa complessivamente piuttosto piccola per un veicolo merci.

Ad ogni modo, in quell'epoca, la circolazione di rimorchi doveva essere piuttosto esigua: purtroppo non esistono statistiche in proposito fino al 1929 e, quindi, non è possibile ipotizzare con un minimo di precisione quale fosse la numerazione raggiunta dalle varie provincie al momento del cambio di sistema del 1927.

Ispirandomi ai dati del parco circolante dei rimorchi di fine anni '20 potrei dire con certezza che meno della metà delle 76 provincie esistenti allora (fra le quali nessuna di quelle del Centro e del Sud esclusa Roma) superava il progressivo 100 e, delle altre, una quindicina non raggiungevano il numero dieci. A Campobasso, L'Aquila, Avellino, Benevento, Taranto e Cosenza non dovevano esistere rimorchi prima del 1927 e, di conseguenza, non dovrebbero mai essere state rilasciate targhe di questo tipo.

## TARGHE DI PROVA

Fino al 1909 per la circolazione di prova non era richiesta alcuna targa, ma solo un'autorizzazione del Prefetto, mentre il Regio Decreto del 29 luglio 1909 istituì un'apposita targa con le stesse scritte ed i colori di quelle ordinarie ma, per il resto, sia dal punto di vista dell'aspetto esteriore che del regime giuridico, completamente diversa: era infatti di formato di triangolo isoscele - a base molto larga - ed era amovibile per poter essere spostata da veicolo a veicolo.

Aveva durata di un anno ed era rilasciata dal Prefetto che determinava annualmente il numero di targhe da assegnare a ciascuna azienda richiedente in base ad un certificato rilasciato dalla Camera di Commercio.

Su un'unica riga, oltre al numero indicante la provincia, la targa aveva un "numero progressivo" che non è chiaro come venisse determinato e, probabilmente, corrispondeva a quello di uno speciale registro tenuto dalla Prefettura del quale, tuttavia, la legge non fa alcun cenno.

La normativa che si è succeduta nel tempo conferma sempre le medesime disposizioni ma, mentre il Decreto del 1909 parla solo di *veicoli*, il successivo Decreto del 1914 cita i *commercianti di autoveicoli e motoveicoli*, facendo capire che si servivano entrambi i tipi dello stesso tipo di targa; il Decreto 3013 del 1923 parla genericamente di *autoveicoli*, escludendo i motocicli. Si trattò forse di una dimenticanza, che tuttavia costituì un precedente perché di targhe di prova di motoveicoli non si parlerà più fino al 1959 anche se è certo che, almeno dal secondo dopoguerra, queste venivano rilasciate regolarmente.

Una targa di prova venne prevista per i territori occupati dopo il 1918 – sicuramente con le sigle territoriali al posto dei numeri provinciali – che dovrebbe essere stata istituita o comunque regolata da un certo articolo 10 di un Decreto del Commissario per gli affari civili risalente al 1920, ma di cui non sono riuscito a rintracciare il testo.

Da una disposizione della Direzione Provinciale delle Finanze per la Venezia Tridentina del 31 gennaio 1921 si viene a sapere che il rilascio di queste targhe competeva al Commissariato Generale Civile e che era prevista tanto per gli autoveicoli che i motocicli, mentre la nota 1179-IV-1A 16 aprile 1921 del Commissariato Generale Civile conferma che la targa era di formato triangolare.



## TARGHE PROVVISORIE

Se ne parla per la prima volta nell'articolo 27 del Regio Decreto 811 del 2 luglio 1914 che le qualifica come *targhe per veicoli in esame e in esportazione*. La loro applicazione era prevista solo per il breve periodo nel quale il veicolo doveva recarsi alla Prefettura per le pratiche di immatricolazione ed all'Ufficio del Registro per munirsi del contrassegno di pagamento della tassa di circolazione, oppure per le automobili destinate ad essere esportate che si recavano al *luogo di transito* (punto di imbarco o scalo ferroviario).

La targa era di cartone e di forma quadrata con il lato di cm. 20 e veniva rilasciata dal Circolo Ferroviario di Ispezione o sezione di esso competente per territorio. Tali Circoli erano gli organi periferici del Ministero dei Lavori Pubblici ed avevano varie competenze tecniche relativamente ai veicoli a motore (anche se, come dice il nome, si occupavano prevalentemente della sorveglianza delle strade ferrate in concessione ad aziende private e delle tranvie).

La targa portava il numero della provincia in cui il Circolo o la sezione aveva la sua sede e il numero di uno speciale foglio di via che veniva rilasciato insieme alla targa *impressi in nero* (dal che si presume che il colore del fondo fosse bianco, anche se non viene specificato) ed era solo posteriore.

I motocicli erano esentati dall'obbligo di targa e dovevano essere muniti solo del foglio di via.

Queste disposizioni vennero poi pedissequamente confermate anche dal Regio Decreto n. 3013 del 31 dicembre 1923.

Nella prima metà degli anni '20 i Circoli Ferroviari di ispezione si trovavano a Torino, Milano, Brescia, Verona, Genova, Bologna, Ancona, Firenze, Roma, Napoli, Palermo e Cagliari, cui furono poi aggiunti Bolzano e Trieste. Le loro sedi -a parte Bolzano - corrispondevano a quelle dei Compartimenti delle Ferrovie dello Stato.