

LE TARGHE DEL TERRITORIO LIBERO DI TRIESTE

di Guglielmo Evangelista

Per undici anni, dal 1943 al 1954, la città di Trieste e il suo retroterra sono stati coinvolti in una tormentata serie di eventi storici che non hanno avuto precedenti nella storia italiana.

Fino all'8 settembre 1943 la situazione della città, compatibilmente con l'andamento della guerra, era relativamente tranquilla, ma con l'armistizio le cose cambiarono radicalmente: a seguito del Decreto del Reich del 13 ottobre 1943 il Trentino, la provincia di Belluno e l'intera Venezia Giulia passarono sotto il controllo militare tedesco e divennero parte integrante della Germania sottraendo questi territori alla sovranità della Repubblica Sociale Italiana. Trieste fece parte del *Deutsches Adriatisches Küstenland*.

Per quanto concerneva l'amministrazione civile, l'annessione sanciva una situazione di diritto soprattutto in linea di principio – in modo da dare la garanzia ai tedeschi di potersi comportare da padroni assoluti quando e dove faceva loro comodo – più che di fatto, perché gli organi italiani continuavano a funzionare regolarmente per l'ordinaria amministrazione, anche se in qualche modo sotto tutela, dando vita a situazioni piuttosto complesse e concepibili solo se si pensa alla situazione eccezionale: ad esempio funzionava ancora la posta italiana cui era affiancato un servizio per i tedeschi, ciascuno con propri uffici e propri francobolli; a Trieste c'era un Comandante del porto tedesco contemporaneamente alla preesistente Capitaneria, sui cui documenti figura la specificazione "italiana" e così via.

Anche i presidi militari di gran parte delle località restavano affidati all'Esercito della Repubblica Sociale.

In questo periodo nulla lascia pensare che vi sia stata qualche modifica nel sistema della targatura dei veicoli, che quindi dovrebbe essere rimasto quello preesistente, forse poi integrato con le targhe "nazionali" della RSI e, d'altra parte, non risulta nemmeno da alcun documento che sia stata prevista, come per il Trentino e l'Alto Adige, l'introduzione di una targa del Reich.

IL PERIODO POSTBELLICO

Dopo il ritiro dei tedeschi dall'Istria e sopraffatta la resistenza delle poche truppe della RSI, il 2 maggio 1945 Trieste venne occupata dalle truppe jugoslave e dai partigiani comunisti che regalarono alla città un mese infernale fino a che vennero sloggiati dagli angloamericani il 12 giugno, nonostante che in quelle settimane gli slavi avessero lavorato febbrilmente tentando di mettere di fronte gli Alleati al fatto compiuto, cercando di dare tutti i segni esteriori di un insediamento permanente: nel giro di pochi giorni uscirono nuovi francobolli e ci si affrettò a stampare documenti e cartelli bi/trilingui di ogni genere.

Risulta che in questo periodo alcuni veicoli ricevettero una targa a fondo bianco con sigla KM o KMT (*Kommando Mesta o Kommando Mesta Trst*, cioè comando della città di Trieste) con una stella rossa: la posizione della stella non è però chiara, cioè se seguisse la sigla o fosse situata fra le due righe contenenti la sigla e il numero.

Sicuramente in quel periodo non c'era necessità di targhe civili perché in quel momento di crisi e di incertezza non si può pensare che qualcuno abbia avuto la voglia o la possibilità di acquistare un'auto nuova o si sia trasferito con la sua automobile a Trieste da qualche altra provincia italiana, e con tutta probabilità le targhe KM e KMT furono applicate solo su mezzi, forse di rappresentanza, requisiti dal comando jugoslavo. L'esistenza di due sigle diverse deporrebbe a favore di un confezionamento a mano e improvvisato, forse succedutisi nel breve lasso di tempo dell'occupazione.

Anche se non ci sono indizi documentali sicuramente non fu trascurata l'ipotesi per "slavizzare" come possibile un vistoso simbolo esteriore come le targhe automobilistiche ordinarie e con tutta probabilità ci si pensò, ma l'occupazione durò un tempo troppo breve perché abbia potuto essere sviluppato ed iniziato un progetto di così largo respiro.

L' OCCUPAZIONE ALLEATA

Seguì il periodo della pura e semplice occupazione militare Alleata, ridotta al piccolo arco di costa fra Monfalcone e Muggia, in attesa della soluzione definitiva che sarebbe nata dal trattato di pace, che passò senza nessuna novità per le targhe che continuarono ad essere rilasciate con gli stessi criteri di sempre, come d'altra parte risulterebbe che sia avvenuto anche a Pola, anch'essa con un piccolo retroterra, occupata per un mese dagli jugoslavi e poi passata sotto amministrazione angloamericana il 12 giugno, come Trieste.

IL TERRITORIO LIBERO

Nel luglio 1946 le potenze vincitrici decisero l'assetto definitivo della Venezia Giulia che poi venne sancito dal trattato di pace del 10 febbraio 1947: restava all'Italia la provincia di Udine e una piccola parte di quelle di Gorizia (solo la parte ovest della città e pochi comuni vicini) e di Trieste (si trattava del litorale da Monfalcone a Grado che fu aggregato a Gorizia che, fino ad allora, non aveva sbocco al mare, necessario per dare un minimo di consistenza al piccolo territorio rimasto): mentre il goriziano e il suo nuovo litorale furono restituiti all'Italia dagli Alleati il 5 settembre 1947, la città di Trieste con alcuni comuni limitrofi fu costituita in Territorio

Libero: esso aveva un'estensione di 738 chilometri quadrati e comprendeva due zone, individuate fin dagli accordi di Belgrado del 9 giugno 1945: la zona A sotto amministrazione alleata (222,5 Km²), e la zona B (515,5 Km²) sotto amministrazione jugoslava, di cui si parlerà più avanti.

Trieste fu quindi sottratta alla sovranità italiana, anche se ufficialmente la presenza dell'Italia restava notevole, come nel caso delle ferrovie e delle poste: a Trieste circolavano i treni delle FS e si usavano i francobolli italiani anche se con una speciale soprastampa che, peraltro, veniva eseguita a Roma dal Poligrafico dello Stato; nel 1951 l'ISTAT vi svolse regolarmente, come in tutto il resto della nazione, il Censimento generale della popolazione.

Le targhe, benché abbiano mantenuto anche in seguito una qualche affinità di aspetto con quelle italiane, furono invece cambiate: d'altra parte dopo le vicende di quel periodo, le immigrazioni dall'Istria e la perdita di tutto il parco che si trovava nella zona jugoslava il Pubblico Registro Automobilistico di Trieste offriva un'affidabilità molto scarsa e andava completamente rivisto.

Con l'Ordinanza n. 82 del Governo Militare Alleato del 15 dicembre 1947 fu costituito un *Ufficio per la registrazione degli autoveicoli* che sostituì il PRA e, con la stessa Ordinanza, furono stabilite le caratteristiche di massima delle targhe delle automobili; con disposizioni più o meno contemporanee, che tuttavia non sono note, vennero decise sulla stessa falsariga le caratteristiche delle targhe degli altri tipi di veicoli ed i criteri di numerazione.

Le soluzioni adottate, come vedremo in seguito analiticamente, si allontanavano in parte da quelli che erano i criteri italiani: forse, nella presenza di serie distinte per tipo all'interno della categoria degli autoveicoli, si potrebbe trovare una lontana eco dei criteri statunitensi.

Poiché il nuovo sistema comportava la sostituzione di tutte le targhe preesistenti, delle targhe di Trieste originarie, che continuarono ad essere assegnate fino a fine 1947, ne restarono pochissime: quelle rimaste su veicoli accantonati che non tornarono più in uso (e qualcuna, come la TS 455, sopravvive ancora su quelli conservati a scopo museale o collezionistico), oppure quelle delle auto dei triestini che al momento trovavano in Italia e destinate ad una graduale scomparsa come venne sistemata la posizione di coloro che emigrarono definitivamente.

TARGHE DEGLI AUTOVEICOLI

La targa posteriore era di mm. 320 x 220, quindi di dimensioni identiche a quelle delle targhe italiane dell'epoca, con le scritte disposte su due righe: superiormente si trovava la sigla TS e lo stemma cittadino (questo di mm. 90x80) e, su quella inferiore, quattro cifre; una volta che fu raggiunto il numero 10000, la cifra 1, e più tardi la cifra 2, erano posizionate sulla riga superiore ma, a differenza delle targhe italiane, esse erano situate vicino alla sigla mentre lo stemma restava all'estrema destra della targa, cioè nella stessa posizione che fu assunta poco più tardi sulle prime targhe della Valle d'Aosta, anche se esso, in questo caso, pochi anni dopo fu spostato più vicino alla sigla, quando ancora le targhe di questa regione erano a quattro cifre.

Le scritte erano alte mm. 85.

La targa anteriore, anch'essa di formato "italiano" comprendeva, da sinistra, la sigla, il numero e lo stemma. Una particolarità delle targhe triestine di quell'epoca, che rimase unica per l'area italiana, era una targa propria e numerazione indipendente per autocarri, autobus e taxi.

Gli autocarri avevano una A di piccole dimensioni fra la sigla e lo stemma (la presenza di un'ulteriore cifra sulla riga superiore, che per motivi di spazio avrebbe inevitabilmente dovuto venire situata al posto di tale A che sarebbe stata costretta a "migrare" da qualche altra parte, non dovette essere presa in considerazione perché questa serie non raggiunse mai il numero 10000), mentre autobus e taxi avevano una H, ma questa volta sulla riga inferiore, a sinistra e delle stesse dimensioni dei numeri. Anche in questo caso non si affacciarono problemi di spostamenti della lettera perché la numerazione non raggiunse mai le quattro cifre.

Mentre la A aveva l'ovvio significato di "autocarro", la H probabilmente aveva il significato di *hire*, che in inglese significa "noleggio", soprattutto con riferimento ai taxi.

Il fondo bianco, i caratteri neri e lo stemma, con l'alabarda su campo rosso e una sottile cornice in giallo, rendevano la targa piuttosto vivace e d'aspetto gradevole.

I caratteri, fin dall'origine, era in stampatello e con in Garamond.

TARGHE MOTOCICLISTICHE

I motocicli avevano la targa di mm.165x165, identica come aspetto, caratteri e loro disposizione, a quella delle autovetture; a differenza delle targhe italiane, nel caso che comparissero meno di cinque cifre, mantenevano la sigla sulla riga superiore.

TARGHE PER RIMORCHI

La targa aveva la disposizione su due righe e non su tre come quella italiana, perché, al posto della dicitura per esteso *rimorchio* sulla terza riga, avevano sulla seconda l'abbreviazione R seguita da tre cifre.

TARGHE DI PROVA

Anche qui troviamo il solito formato su due righe, con la sigla e lo stemma su quella superiore e, su quella inferiore, la scritta PROVA in rosso e in caratteri di dimensioni minori rispetto agli altri, seguita dal numero. A giudicare dalle immagini, tanto la sigla che le cifre avevano sempre caratteri leggermente più sottili rispetto alle targhe ordinarie

TARGHE PROVVISORIE

Qui incontriamo una particolarità notevole: la targa provvisoria, di cartone, era identica a quelle italiane dell'epoca, con la sigla Ts sulla riga superiore (ricordiamo che la seconda lettera della sigla era sempre minuscola), e il numero su quella inferiore.

Infatti nel TLT, per alcune competenze, fra cui il rilascio delle targhe provvisorie, continuò a funzionare una sezione della Motorizzazione italiana tanto che il D.M. 13 febbraio 1949, nello stabilire un nuovo elenco delle sigle che dovevano figurare sulle targhe provvisorie italiane, comprendeva anche quella di Trieste.

Ad ogni modo, trattandosi di targhe non definitive e prive di stemma, il loro aspetto non aveva nulla di particolarmente incompatibile con la situazione politica del momento.

NUMERAZIONE

Il riassetto dei registri automobilistici portò alla logica soluzione di far ricominciare la numerazione da uno, mentre non si spiega la necessità dell'introduzione della numerazione distinta fra le autovetture e i veicoli pesanti. Ad ogni modo ogni serie era indipendente e ciascuna seguiva criteri diversi a seconda del tipo, e precisamente:

- Da 0001 a 0700 serie riservata alle autorità
- Da 0701 veicoli ordinari
- Da ^A 5001 autocarri
- Da H101 autobus e taxi
- Da 0001 motocicli*
- Da R001 rimorchi*
- Da 1 prova

(*) Non vi sono testimonianze fotografiche che anche queste due targhe avessero gli zeri complementari, ma è desumibile dal fatto che questi erano presenti in tutte le altre targhe, comprese quelle speciali ed escluse solo quelle di prova.

Per quando riguarda la progressione attraverso gli anni della numerazione delle targhe per autovetture e motocicli, che seguì un ritmo non diverso dalle altre province italiane, rimando per i dettagli alla consultazione del sito targheitaliane.com mentre i numeri della targa di tipo "triestino" più alti conosciuti sono i seguenti:

Serie	Numero più alto TLT
Riservata	0700
Automobili	25480
Autocarri	A 7409
Autobus	H 446
Motocicli	11887*
Rimorchi	R 347
Prova	17
Police	244
Police (motocicli)	455
Polizia amm.va	15

* Questo numero è il più alto noto: sicuramente la targa TLT superò il numero 14000

TARGHE SPECIALI

Nel Territorio Libero di Trieste esistevano alcune targhe speciali che erano riservate a particolari enti che possedevano un proprio autoparco.

POLIZIA

Il nucleo di veicoli con targa speciale più importante era quello della Polizia Alleata. La targa aveva aspetto simile a quello civile con sulla riga superiore la scritta *Police* (p in maiuscolo e il resto minuscolo) e lo stemma sulla destra, e il numero su quella inferiore. Tale numero ha al massimo tre cifre (con zeri complementari se inferiore a cento) ed è spostato verso la destra della targa.

La targa anteriore seguiva anch'essa la disposizione dei caratteri di quelle ordinarie con la scritta a sinistra, il numero al centro e lo stemma a destra.

Non vi sono differenziazioni di numerazione fra i vari tipi di veicolo.

La targa motociclistica appare leggermente diversa, di formato quadrato, con la scritta *POLICE* (tutto maiuscolo) sulla riga superiore e, sotto, il numero con a destra lo stemma.

I motocicli non avevano una vera e propria targa anteriore, ma alcune immagini mostrano sul parafango una piastra di forma in qualche modo aerodinamica (a "goccia") con la scritta e lo stemma, ma senza numero.

Il parco comprendeva veicoli acquistati sul posto come Fiat 1100 e Fiat 500 Belvedere, ma soprattutto era composto da Jeep, probabilmente provenienti dall'esercito alleato, così come i motocicli: una foto ritrae due di queste (forse BSA), con la targa della polizia, ma ancora gli originari distintivi militari inglesi verniciati sul serbatoio: 21 YB 40 e 22 YB 75, le cui sigle corrispondono, nel sistema in uso presso quell'esercito, ai veicoli immatricolati durante la seconda guerra mondiale.

Il parco era completato da diversi tipi di autocarri di fabbricazione estera.

GUARDIA DI FINANZA

Questa targa, che portava la sigla Gd. di FINANZA, è stata descritta nella monografia sulla Guardia di Finanza italiana e quindi non mi ripeterò

POLIZIA AMMINISTRATIVA

Riguardava le targhe dei veicoli che erano in dotazione al corpo assimilabile alla polizia municipale. E' nota l'immagine di una targa motociclistica, del consueto formato di mm.165x165, su tre righe: a sinistra della riga superiore compare lo stemma seguito dalla scritta POLIZIA, su quella mediana la scritta AMM.^{va}, e su quella inferiore, spostato sulla destra, il numero che non ha zeri complementari.

CAPITANERIA DI PORTO

Durante il periodo del TLT l'amministrazione marittima, a differenza di quanto si verificava ed avviene tuttora in Italia, aveva caratteristiche spiccatamente civili. Risultano essere state in dotazione una jeep ed una Fiat 1400, quest'ultima targata TS 0083, cioè appartenente alla serie riservata ai veicoli della pubblica amministrazione. Al proposito si nota che, essendo il numero piuttosto basso per l'epoca – la 1400 infatti uscì sul mercato nel 1950 – o l'autoparco "ufficiale" era fino a quel momento molto limitato o c'era l'uso di riassegnare i numeri appartenuti ai veicoli radiati. Per queste informazioni ringrazio il Comandante Muner, che prestò servizio presso la Capitaneria di Trieste.

VIGILI DEL FUOCO

Non sono riuscito ad avere informazioni. Da alcune immagini sembrerebbe che i veicoli dei Vigili del Fuoco portassero la targa della Polizia. Il fatto sembra abbastanza inconsueto, a meno che i mezzi illustrati in tali foto, nonostante le caratteristiche, appartenessero effettivamente alla Polizia e non al servizio antincendio; le foto in questione ritraggono un'autogrù e quella che sembra un'autopompa, entrambi di provenienza estera. Forse l'autopompa era usata come veicolo con idranti per il servizio di ordine pubblico.

CROCE ROSSA

Roberto Pola ha accertato che la Croce Rossa risolse il problema dovuto alla particolare posizione della città istituendo una "Delegazione all'estero"; come avviene ancora oggi in alcuni casi particolari; di conseguenza i veicoli in dotazione figuravano come "in transito" e mantenevano quindi la targa CRI.

VICENDE DELLE TARGHE DAL 1948 AL 1954

Non risulta che, nel corso degli anni, vi siano state delle modifiche sostanziali se non, a seguito della promulgazione dell'Ordinanza numero 154 del 18 agosto 1952, la riduzione delle dimensioni della targa automobilistica a 275x200 millimetri, come quella delle coeve targhe nazionali, provvedimento necessario anche per adattarsi ai nuovi alloggiamenti predisposti sulle carrozzerie degli autoveicoli italiani che, logicamente, costituivano la stragrande maggioranza del parco circolante. La nuova targa fu applicata ai

numeri della serie ordinaria automobilistica successivi a 16200, che fu raggiunto a fine novembre o all'inizio del dicembre 1952.

Per quanto riguarda la numerazione ho ricavato anche alcuni dati (con l'aiuto di Mark Bacarelli) dal noto sito del Ministero delle Finanze sul quale, riguardando solo i veicoli in servizio e in regola con il pagamento della tassa di circolazione, vi sono ovviamente enormi lacune dovute alle radiazioni intervenute in oltre mezzo secolo.

Figurano ancora esistenti i veicoli con i seguenti numeri di targa:

Targa	Modello	Data di immatricolazione
675	Fiat 500C	21-11-62
690	Lancia Ardea	12-1-67
700	500C belvedere	15-7-52
741	500A	11-1-62
914	508 4 marce	17-5-35
936	Fiat 1100	27-10-47
975	Fiat 500A	7-8-39

Per quanto riguarda i motocicli, si sono avuti i seguenti risultati:

Targa	Modello	Data di immatricolazione
51		1-1-47
78		2-10-47
354		1-1-46
490		8-3-35

Da quanto sopra si possono ricavare due congetture:

- Sulle targhe "ufficiali" si può dire poco perché delle tre sopravvissute due, dopo un presumibile periodo di inutilizzo sono state reimmatricolate in anni abbastanza recenti mantenendo il numero di targa originario: la terza targa, la numero 700, risalendo al 1952, dovrebbe testimoniare che già a quell'epoca la sequenza disponibile era esaurita ma, probabilmente, venivano spesso riassegnati i numeri dei veicoli radiati.
- L'assegnazione delle nuove targhe ai veicoli privati, iniziata con il numero 701, avvenne senza alcun riguardo per il numero portato precedentemente: in un breve intervallo infatti troviamo tanto una vecchia Balilla che una modernissima (per allora) Fiat 1100. Analogo discorso va fatto per i motocicli per i quali non sembra fossero previste targhe "ufficiali"

DOPO IL 1954

A seguito di una lunga serie di negoziati e di momenti di crisi, finalmente il 4 ottobre 1954 Trieste tornò all'Italia che riassunse direttamente tutti i rami dell'amministrazione civile e militare benché, in realtà, l'annessione definitiva si compì formalmente solo nel 1975 con il trattato di Osimo.

Dalla fine del 1954 avrebbe dovuto cominciare la sostituzione delle targhe triestine a fondo bianco con quelle ordinarie italiane, ma si trattò di un'operazione che non iniziò subito poiché a lungo, per eliminare le giacenze, continuarono ad essere assegnate le targhe a fondo bianco ai veicoli di prima immatricolazione: la distribuzione delle vecchie targhe, a norma dell'articolo 2 del Decreto del Commissario Generale di Governo del 1° agosto 1956, sarebbe dovuta cessare il 31 dicembre di quell'anno e, in effetti, l'ultimo esempio noto (TS 25480) dovrebbe risalire, a calcolo, al novembre 1956.

Come abbiamo detto la sostituzione progredì lentamente: tra l'altro quello che per gli automobilisti triestini era in origine uno dei tanti fattori di avvillimento, una volta che il territorio ritornò in Italia si trasformò in una simpatica peculiarità che sottolineava la particolare posizione storica e geografica della città; risulta che alcune targhe del TLT circolarono almeno fino al 1964 ma anche se in quegli anni ero già appassionato di targhe e le osservavo attentamente, non ne ho mai viste personalmente..

L'assegnazione della targa italiana, nel caso delle automobili e dei motocicli, non modificò il numero che era stato ricevuto con la targa TLT: sono infatti frequenti le immagini – e alcuni veicoli li ho visti "dal vero" - che mostrano targhe con numeri molto bassi, che risalgono sicuramente al 1948-1949 e che hanno i caratteri stampatello, così come targhe motociclistiche altrettanto antiche (per queste la differenza fra Garamond e stampatello non è una valida discriminante) che portano lo stemma della repubblica anziché il fascio o lo scudetto dell'Associazione Mutilati.

Nel caso della sostituzione di targhe a tre cifre fu ripresa pedissequamente la disposizione del 1927, con il numero centrato sulla riga inferiore e nessuno zero complementare.

Per autocarri e autobus il discorso dell'assegnazione delle nuove targhe si fa molto più complesso. La logica vuole che anch'essi abbiano mantenuto lo stesso numero previo l'abbandono della lettera distintiva con la sostituzione della targa, ma in questo caso c'era il rischio che questi avrebbero potuto essere incompatibili con analoghi numeri appartenenti ad autovetture all'epoca ancora esistenti anche se, trattandosi di

numerazioni a tre e quattro cifre e quindi di targhe rilasciate per la prima volta a veicoli esistenti nel 1948, è probabile che, nel frattempo, la maggior parte dei numeri si fosse liberata.

D'altra parte, fra il 31 dicembre 1954 e il 31 dicembre 1957, la targa di Trieste è passata dal numero 20589 al numero 29185 con una crescita di 8156 unità e basta un'occhiata al comportamento delle altre province italiane con un numero di veicoli analogo per vedere che si tratta di un aumento più o meno simile a quello di tutte le altre, senza alcun grosso balzo in avanti che si sarebbe verificato se si fossero aggiunti ex novo i numeri delle migliaia di veicoli pesanti.

Una conferma circa il mantenimento del numero verrebbe da alcune mie osservazioni: nel 1965 vidi un Lancia Esatau targato TS 8813 e nel 1973, a Trieste, la TS 5907 (un autocarro Alfa Romeo) e la TS 8510 (un Fiat 640), tutte normalissime targhe italiane del tipo successivo al 1952.

Non si può però escludere che qualche numero di targa di autocarro – nel caso che questo fosse stato occupato da un'autovettura ancora esistente - sia stato sostituito con quello delle targhe della progressione normale perché, in effetti, quando mi recai a Trieste nel 1973, dovevano esserci in teoria ancora molti autocarri entrati in servizio nel periodo del TLT, soprattutto nell'ultimo periodo (vent'anni di età per un camion è un traguardo abbastanza normale) e quindi se questi avessero mantenuto le targhe a quattro cifre ne avrei dovuto vedere molti di più dei tre elencati prima; comunque siano andate le cose il sistema adottato per i veicoli pesanti in sede di conversione di targa risulta egualmente irregolare e poco pratico, ne è chiaro come ci sia regolati con le targhe dei veicoli commerciali entrati in servizio fra il 1954 e il 1956.

Purtroppo il sito del Ministero delle Finanze non aiuta: nessun veicolo di questo tipo immatricolato fra il 1948 e il 1954 e nei due anni successivi risulta essere sopravvissuto fino ad oggi.

GRAFICA E CARATTERI

I caratteri, fin dall'origine, sono sempre stati in stampatello, anche se la cifra 4, analogamente al Garamond, era del tipo chiuso. Le targhe triestine erano e rimasero però diverse nella grafica di alcuni dettagli rispetto allo stampatello italiano adottato nel 1952, e infatti si nota che il 6, il 9 e il 7 hanno l'asta rettilinea anziché curvilinea e l'occhietto superiore dell'8 è sensibilmente più piccolo di quello inferiore.

Inoltre le due estremità della lettera S della sigla sono lievemente più corte di quelle della corrispondente lettera sulle targhe italiane.

Le lettere, i numeri e lo stemma, fra quelli che figurano nella prima e quelli che figurano nella seconda riga, sono di norma perfettamente allineati (con la lettera T esattamente sopra il primo numero o lo zero complementare a sinistra o con la lettera H, mentre lo stemma è esattamente sopra l'ultimo numero a destra). Dalle fotografie si possono però notare delle eccezioni: nelle targhe 12418 e 13818 la 1 indicante le decine di migliaia risulta disassata verso destra rispetto alla cifra che si trova sulla riga inferiore, mentre nella 23266 i primi due numeri sulla riga inferiore sono anch'essi disassati verso destra rispetto alla sigla sulla riga superiore.

Sulle targhe rilasciate dopo la riduzione del formato avvenuto nel 1952 la curvatura della cornice superiore dello stemma risulta lievemente meno accentuata.

DATI STATISTICI

Nel dopoguerra le rilevazioni statistiche nella Venezia Giulia e, soprattutto, a Trieste, sono saltuarie e incomplete e da esse non si può seguire in modo ordinato lo sviluppo della motorizzazione anche se, soprattutto nel primo periodo, gli uffici italiani funzionavano come prima della guerra ed avrebbero potuto fornire regolari serie di dati. Dal 1946 al 1948 figurano soltanto i dati di Udine e nel 1949 compare Gorizia mentre, per vedere Trieste, bisognerà attendere il 1956.

Pur nel perdurare di questa anomalia vennero però pubblicati dall'Istituto di Statistica alcuni dati per l'anno 1952, tra l'altro molto più analitici rispetto a quelli disponibili per l'Italia, che trascrivo:

Consistenza veicoli al 31 dicembre 1952:

	Italiani	Esteri	Totale
Autovetture	6536	240	6776
Autocarri *	1582	587	2169
Autobus	175	9	184
Motocicli	857	962	1819
Motocarri	532	36	568
Rimorchi	274	8	282

* Compresi i motofurgoni più grandi, allora considerati autocarri a tre ruote

Immatricolazioni di veicoli nuovi di fabbrica:

Autovetture

Fiat						Lancia			A.R.				
500	508	1100	1400	1500	1900	Ardea	Aprilia	Aurelia	1900	Cisitalia	Estere	Totale	
638	2	125	92	1	4	33	3	52	26	1	31	1008	

Autocarri

Fiat						Lancia			A.R.	OM	Super			
500	1100	615	642	666	682	800	Esatau	3 Ro	450	Leoncino	Taurus	Orione	Esteri	Totale
22	14	3	1	2	1	8	4	1	16	25	3	1	18	119

Motocarri *

Gilera Mercurio	Guzzi Ercole	Macchi	Lambretta	ISO	Vespa	Altri	Totale
3*	8*	14*	4	5	25	1	60

Autobus

Fiat		Lancia	A.R.	OM	Super		
640	680	Esatau	455	Leoncino	Taurus	Orione	Totale
2	7	1	1	2	2	3	18

Motocicli

Benelli	Bianchi	Gilera	Guzzi	Lambretta	ISO	Macchi	MV	Vespa	Altri	Esteri	Totale
2	1	32	39	1	8	1	29	19	11	41	184

Rimorchi

Adige	Bertoia	IMA	Viberti	Zara	Totale
2	4	2	1	2	11

* I motocarri di questi modelli, analogamente a quanto avveniva in Italia, erano classificati autocarri a tre ruote e portavano la targa automobilistica

Movimento del Registro Automobilistico:

	In entrata	Di cui esteri	In uscita	Di cui esteri
Autoveicoli	1842	75	699	97
Motocicli	377	110	144	52
Rimorchi	20	-	30	-

Va notato che i dati relativi alle iscrizioni al Registro Automobilistico, dal punto di vista quantitativo, sono leggermente inferiori rispetto alla progressione dei numeri delle targhe automobilistiche e molto inferiori a quella delle targhe motociclistiche.

Nel primo caso il fatto si spiega con la presumibile esistenza di esenzioni dall'iscrizione, così come avviene anche oggi, mentre per le moto si tratta di un probabile effetto dell'assoggettamento all'iscrizione, come in Italia, delle moto di cilindrata più bassa che portò ad uno sfasamento fra il rilascio dei libretti, effettuate dalla locale autorità amministrativa, e delle targhe, soggette alle più lente procedure del Registro.

In ogni caso la densità automobilistica nel TLT era notevolmente alta, di poco superiore ai trenta abitanti per veicolo, notevolmente superiore a quella delle province del Veneto e del Friuli, anche tenendo conto del fatto che si trattava praticamente del solo centro urbano, privo delle campagne dove la motorizzazione era molto minore e faceva innalzare il dato medio.

LA ZONA B

Con la fine della guerra gli Jugoslavi, benché estromessi subito da Trieste, restarono insediati in tutto il suo retroterra e lungo la costa a sud della città, nonostante la forte maggioranza di italiani che si registrava in queste zone, instaurando un'occupazione militare che si trasformò subito in un'annessione che, nonostante le enunciazioni in linea di diritto, di fatto non venne più contestata e ben presto, a causa dell'emigrazione degli italiani e dell'afflusso di elementi slavi, la composizione etnica della zona fu rapidamente modificata.

In attesa della soluzione della questione, gli alleati e gli jugoslavi, riconoscendo le occupazioni fatte dalle loro truppe nel maggio-giugno 1945, si accordarono nel dividere il Territorio Libero nella zona A, comprendente Trieste e pochi altri comuni che nel 1947 entrarono in unione economica con l'Italia, e nella zona B,

notevolmente più ampia ma meno popolata e meno sviluppata economicamente che comprendeva quello che attualmente è il breve litorale della Slovenia, di fatto annessa alla Jugoslavia anche se con qualche aspetto autonomo e peculiare che però scomparve del tutto quando Trieste ritornò all'Italia nel 1954.

Già nel 1945 nel territorio occupato vennero introdotte nuove targhe a fondo bianco con la sigla STT e tre numeri separati da un trattino, il tutto su un'unica riga.

Con l'ufficializzazione della zona B a fine 1947, la targa cambiò leggermente: restò la sigla STT, ma i numeri vennero portati a quattro con una stella rossa di separazione anziché un trattino.

La sigla significava *Slobodni Teritorij Trsta*, cioè Territorio Libero di Trieste, ma è abbastanza curioso che la lingua utilizzata fosse il croato, mentre la zona B, astraendo dalla presenza degli italiani, era di popolazione slovena, nella cui lingua la sigla avrebbe invece dovuto essere STO (*Svobodno Trzasko Ozemije*)

Nel 1954 vennero adottate le targhe jugoslave con il contrassegno S, corrispondente alla Slovenia, e dal 1961 la sigla KP, corrispondente a Capodistria, sigla che tutt'oggi è impiegata.

Mi è nota l'immagine della STT 1078 che tuttavia al posto del trattino (o della stella) ha lo stemma di Trieste e della STT 4199, senza alcun simbolo, a fondo nero di autenticità molto dubbia. Sicuramente, ad ogni modo, la numerazione partiva dal numero 1000.

Si sa bene che cos'era negli anni '40 e '50 la circolazione automobilistica, in particolare quella privata, nei paesi comunisti: mentre a Trieste il parco crebbe con ritmi anche superiori a quelli dell'Italia, nella zona B lo sviluppo della motorizzazione si bloccò, anzi, tornò indietro di trent'anni. Il potersi comprare autovetture nuove era infatti nelle possibilità solo di pochi alti funzionari dell'amministrazione o del partito o di qualche artista di regime.

Nella zona B, teoricamente, il livello di vita avrebbe potuto essere molto più elevato rispetto al resto della Jugoslavia grazie alle molte persone che, lavorando a Trieste, ricevevano stipendi al livello di quelli italiani, ma esse dovevano consegnarne una parte alle autorità slave, e il tutto era aggravato dal cambio, in quanto il valore di una *jugolira* della zona B era mantenuto artificialmente al valore di tre lire italiane.

Di conseguenza la circolazione automobilistica era limitata alle poche vetture di coloro che erano riusciti a conservare in condizioni marcianti la loro autovettura attraverso le vicissitudini della guerra e che la sfruttarono fino ai limiti della loro possibilità.

E' emblematica una foto, che ho visto tempo fa, del lungomare di un piccolo porto istriano negli anni '50, desolatamente vuoto di ogni veicolo con l'eccezione di un vecchio autocarro Fiat 626 molto malandato.

D'altra parte, con poco più di sessantamila abitanti, e considerando quanto fosse contenuto, anche nelle più ricche zone italiane il parco motoristico che si riscontrava oltre cinquant'anni fa, nella zona B, con la sua ben nota situazione politico-economica, di targhe ne dovettero essere rilasciate molto poche: tenendo in considerazione la densità automobilistica di Trieste e della Jugoslavia all'inizio degli anni '50, vi dovevano essere da un minimo di cento ad un massimo di trecento veicoli, cosa che conferma la falsità della già ricordata targa STT 4199.