

LE TARGHE E I VEICOLI DELLA CITTA' DEL VATICANO

di Guglielmo Evangelista

L'occuparsi della Città del Vaticano, sotto qualsiasi aspetto, è uno degli argomenti più interessanti per chiunque, e non è certamente una cosa imitata agli italiani: il prestigio la storia, la riservatezza ed anche la curiosità che circondano il piccolissimo stato sono un inesauribile fattore di attrazione a livello internazionale. Se parecchi romani, soprattutto quelli che frequentano certi ambienti o vivono in certi quartieri, sono abituati a convivere quotidianamente con questa realtà, per chi ne sta lontano le cose sono molto diverse e, in più, con frequenza, l'immagine del Vaticano viene abbinata con il ricordo di viaggi a Roma che, se proprio non si è sfortunati, fanno sempre parte dei più suggestivi e nostalgici ricordi di ciascuno.

A proposito di targhe, ho accennato prima alla riservatezza, che purtroppo coinvolge anche questo aspetto della vita vaticana; per esperienza personale e, per quanto ne so, anche di altri, ogni richiesta di informazioni, attraverso qualsiasi canale, è sempre caduta nel nulla.

La normativa è scarsa e difficile da raggiungere e la raffinata *Illustrazione Vaticana*, della quale ho consultato alcune vecchie annate, non dice nulla di nuovo e contiene poche foto interessanti considerato che, in genere, raffigurano le strade del Vaticano che appaiono desolatamente vuote di veicoli e tutti i personaggi importanti ritratti sembrano preferire andare a piedi o in carrozza.

Sull'argomento fa eccezione il bel libro "Le auto dei Papi" che tuttavia, pur essendo molto ben fatto e piuttosto esauriente soprattutto sulle origini della motorizzazione vaticana, ovviamente come dice il titolo, è circoscritto ad un aspetto che, pur essendo fra i più interessanti, resta però solo uno dei tanti che presenta l'autoparco vaticano.

Di conseguenza, anche in questo caso, la maggiore fonte di dati sono le mie osservazioni frutto di una permanenza di oltre trent'anni a Roma, di cui la metà vissuti non lontano da San Pietro. Una sola volta, accampando pretestuosi motivi di lavoro, sono anche riuscito ad entrare, e non come turista, all'interno del Vaticano, un ambiente sorprendente, dove ci si sente molto di più "all'estero" che non in qualsiasi altro paese straniero.

Non posso però omettere che sono stato aiutato anche da parecchi amici, che mi hanno volentieri inviato i dati o le immagini in loro possesso, permettendomi di arricchire il lavoro e chiarire alcuni punti. Ciascuno, fra quello che si trova in queste pagine, riconoscerà il suo contributo: li ringrazio tutti.

Credo infine che la ricerca delle targhe SCV, fra tutte, sia la più piacevole: il passare a cercarle per qualche ora nelle strade della zona, magari in una bella mattinata della primavera o dell'autunno romani, fra la dolcezza del clima, il suggestivo ambiente circostante e le bellezze artistiche è una delle esperienze più piacevoli e serene.

DOVE SI VEDONO LE TARGHE SCV

A Roma, ovviamente. Aggiungerei "solo" a Roma perché in altri luoghi non ne ho mai visto una.

Nella città si trovano dovunque i veicoli SCV più diversi in transito mentre svolgono i servizi più disparati, e la possibilità di incontri cresce man mano che ci si avvicina al Vaticano. Qui il maggior movimento si incontra alla porta di Sant'Anna. il vero e proprio transito di confine, mentre molto più rado è il traffico dall'uscita dalla parte opposta di piazza San Pietro, lato Gianicolo (da dove però, stando sulla strada, si può dare un'occhiata ad un grosso parcheggio interno) ed è minimo dall'Arco delle Campanie sulla piazza.

Un altro buon punto di osservazione si ha anche sulla stessa piazza, ma solo dopo udienza pontificia del mercoledì, che è piena di mezzi di servizio di vario genere affaccendati per riordinarla. Diverse automobili si trovano poi spesso parcheggiate nel cortile di Santa Maria Maggiore e di San Giovanni in Laterano, che godono di extraterritorialità

Fuori città, come ho detto, non ne ho mai viste personalmente. Una volta è apparsa in televisione una macchina in Val d'Aosta in occasione di una vacanza del Papa e, a titolo di curiosità va ricordata, in un film della famosa serie di Don Camillo, la presenza di una grossa automobile a disposizione del protagonista nel paese dove si svolgeva la vicenda: ad ogni modo, benché con un'attenta scansione delle immagini videoregistrate appaia chiaramente targata SCV (con targa presumibilmente posticcia), i numeri non sono leggibili.

IL GARAGE PONTIFICIO

I veicoli vaticani di proprietà dello Stato vengono tradizionalmente divisi nei "garages": pontificio, nobile e di servizio anche se, comunemente, si parla di un generico Autoparco vaticano.

Della triplice suddivisione la prima e la più importante, anche se è numericamente la più limitata, e comprende automobili di rappresentanza di classe elevata, che accumulano una percorrenza minima e che vengono sempre tenute in condizioni perfette nonostante che molte raggiunsero - o hanno tutt'oggi se in servizio - un'età elevata.

E' dal 1909 che esistono automobili ad uso esclusivo dei Pontefici e, tralasciando le prime vetture che vennero loro donate, che in genere furono poco o nulla utilizzate (San Pio X addirittura le detestava), non uscirono mai dal Vaticano ed erano apparentemente senza targa, i veri e propri primi passi dell'automobilismo vaticano iniziarono nel 1929 e sono abbastanza facili da seguire, almeno per i veicoli di rappresentanza.

L'articolo 6 del Trattato, annesso al Concordato stipulato con l'Italia 11 febbraio del 1929, prevedeva, fra l'altro, la stipulazione di appositi accordi per la circolazione dei *veicoli terrestri* della Città del Vaticano in Italia.

Nei primi anni il nucleo originario dell'autoparco fu costituito soltanto da automobili donate al Papa (eccetto la Mercedes che fu acquistata), delle marche e dei tipi all'epoca più prestigiose, e precisamente:

Una Fiat 525N21	in servizio	dal 21 aprile	1929
Una Isotta Fraschini BA 1	"	dal 1 maggio	1929
Una Graham Paige 837	"	dal ...	1929
Una Citroen Lictoria Sex	"	dal 9 giugno	1930
Una Mercedes Nurnburg	"	dal 17 novembre	1930

Il 31 gennaio 1930 venne promulgato un *Regolamento per la circolazione degli autoveicoli* facendo presumere che fino a quel momento le automobili pontificie non fossero targate, come confermano le fotografie che mostrano il momento della consegna dei primi esemplari dove questi sono ritratti sempre senza targa, e, d'altra parte, di essa non c'era bisogno, sia perché le auto erano pochissime ed un qualsiasi numero era inutile per contraddistinguerle come si vede dal breve elenco, sia perché in quel periodo iniziale nessuna ebbe occasione di uscire dai confini del Vaticano.

Quando nel 1930 furono assegnate a queste automobili le targhe, le prime in assoluto confezionate per il Vaticano, queste avevano un aspetto elegante, in linea con tutti gli accuratissimi dettagli che contraddistinguevano l'allestimento di questi esemplari.

Esse erano rettangolari, con le scritte sudi una sola riga, a fondo bianco e scritte rosse con, da sinistra, lo stemma vaticano, applicato a sbalzo e in metallo dorato, la sigla SCV e il numero.

Sulla targa numero 4 figura, caso unico, anche un trattino fra sigla e numero.

Dall'osservazione delle fotografie sembra che nei primi anni non venisse applicata la targa anteriore.

La numerazione delle targhe seguì l'ordine di consegna delle vetture, che diede luogo alla seguente corrispondenza:

SCV 2	- Fiat 525
SCV 3	- Isotta Fraschini
SCV 4	- Graham Paige
SCV 5	- Citroen
SCV 6 (?)	- Mercedes

Quando il Papa usava un'automobile, la targa abituale di questa veniva sostituita dalla SCV 1 che quindi non apparteneva ad un veicolo determinato. Esiste però qualche testimonianza fotografica che mostra il Papa su auto con altre targhe, facendo quindi ritenere che questa prassi non fosse costante.

Una sesta macchina venne donata nel 1937: si trattava di una Mercedes 290 che assunse la targa SCV 2, verosimilmente in sostituzione della Fiat 525: è il primo caso nel quale si vede applicata anche la targa anteriore ad una vettura pontificia, identica nell'aspetto alla posteriore con tanto di stemma, ma in questo caso del consueto piccolo formato "italiano", anche se sembra un po' più corto ed alto del normale.

La Graham Paige fu la preferita di Pio XII tanto che durante gli anni più bui della guerra fu l'unica vettura del garage pontificio ad essere mantenuta efficiente per l'eventualità di dover svolgere qualche servizio di emergenza (anche se, tuttavia, non volle saperne di partire quando il Papa volle andare a visitare il quartiere bombardato di San Lorenzo), ed il Pontefice continuava ad utilizzarla più di ogni altra ancora nel 1958.

Anche se la maggior parte del parco, soggetto ad un'usura molto limitata, restò a lungo in servizio, nel dopoguerra esso appariva superato e non più conveniente per il decoro del Papa, almeno dal semplice punto di vista estetico, così che con il passare del tempo vennero acquistate, pur senza affannarsi in un rinnovo troppo frequente, le seguenti nuove automobili:

Una Cadillac 75	nel settembre	1947
Una Cadillac 49	"	"
Una Chrysler Imperial	...	1954
Una Mercedes 300	il 17settembre	1960
Una Mercedes 600	nel	1967
Una Mercedes 250	nel	1967

Da tempo tutte le automobili pontificie portano permanentemente la targa SCV 1, che quindi non viene più spostata dall'una all'altra a seconda della necessità, ma è stata riprodotta in più esemplari che restano montati contemporaneamente.

Con l'abitudine delle grandi udienze pubbliche del mercoledì, la dotazione si è arricchita di alcuni fuoristrada sui quali il Papa percorre piazza San Pietro. Forse quest'uso è stato considerato troppo informale perché sui veicoli comparisse a targa 1, così è ripreso l'uso di rilasciare alle auto pontificie targhe con i numeri successivi. La Toyota *Land Cruiser* di Paolo VI acquistata nel 1975 è stata immatricolata come SCV 2, e la Fiat campagnola del 1980 come SCV 3.

Dovrebbero poi essere entrate in servizio una Range Rover nel 1982 (SCV 4) e verso il 1990 due fuoristrada Mercedes (SCV 6 e 7), e in epoca imprecisata un'altra Range Rover.

Dal dopoguerra, scomparso l'elegante stemma dorato, si nota una frequente difformità di aspetto fra le varie targhe pontificie, e questo probabilmente deriva sia dal fatto che, per la loro natura simbolica, non sono legate alla normativa standard delle altre targhe vaticane, sia dal fatto che sono state preparate singolarmente ciascuna a lunga distanza di tempo.

A parte gli elementi in comune, cioè le scritte su una sola riga sulle targhe posteriori - assetto che in pratica è rimasto tale come era l'uso italiano precedente al 1932 - e il fondo bianco con le scritte rosse con sigla SCV sempre puntata, le particolarità osservate sono qui di seguito indicate:

	Dimensioni	
Cadillac 75	?	Targa anteriore con scritta 1 SCV
Cadillac 49	?	?
CInrysler Imperial	cm. 35x15 ca.	Id. anteriore e posteriore, con punzone fra sigla e numero
Mercedes 300	cm. 40x15 ca.	caratteri spessi. Id. anteriore e posteriore
Mercedes 600	cm. 40x15 ca.	caratteri spessi. Id. anteriore e posteriore
Mercedes 250	cm. 30x15 ca.	caratteri spessi. Id. anteriore e posteriore
Toyota SCV 2	?	Targa anteriore di formato "italiano"
Campagnola SCV 3	?	Targa anteriore di cm. 30x10ca.
Range Rover SCV 4	cm. 34x115 ca. (*)	Targa anteriore di formato "italiano"
Range Rover SCV 5	?	?
Mercedes 230G SCV 6	?	?
Mercedes 300 GD SCV 7	?	?

(*) Le dimensioni della targa posteriore dovrebbero quindi essere identiche a quelle delle targhe dell'Esercito introdotte all'inizio degli anni'80.

Recentemente la Lancia ha presentato a Giovanni Paolo II una grossa fuoriserie derivata dalla Lancia Dialogos. Nelle foto ufficiali compare con una targa - solo posteriore - SCV 1 che sembra identica a quella della Mercedes 600, come se l'avessero spostata per l'occasione.

Resta da vedersi se effettivamente questo veicolo entrerà in servizio affiancandosi o addirittura sostituendo le non più recenti Mercedes, oppure è destinato a restare inutilizzato come tanti altri che l'hanno preceduto nel garage pontificio e come tanti altri regali di ogni tipo, accettati nel corso dei secoli dalla Santa Sede e conservati senza alcun impiego pratico. Per la verità, dopo la presentazione non si è mai visto circolare.

Una buona parte delle automobili pontificie più antiche, una volta uscite di servizio, sono state conservate dal Vaticano e, per un certo periodo, una ventina di anni fa, alcune di esse furono esposte in una speciale sezione dei Musei Vaticani mentre le Cadillac e la Chrysler del dopoguerra sono state acquistate da collezionisti. Nel 1997 le poste vaticane hanno dedicato ai mezzi di trasporto pontifici una serie di francobolli: le autovetture che vi sono raffigurate sono la Graham Paige, la Citroen Lictoria, due Mercedes e la Campagnola.

IL GARAGE NOBILE

Fanno parte di questo le autovetture destinate ai servizi di rappresentanza importanti, utilizzate come scorta a quella del Papa od assegnate ad alti prelati o ad alti funzionari.

In origine, a parte quelle pontificie, erano le uniche automobili esistenti nello Stato, ma poi Cardinali ed altri residenti hanno cominciato ad acquistare ed utilizzare normalmente anche vetture private, così che la sua dotazione è rimasta limitata e circoscritta a pochi servizi e, proporzionalmente al parco, sempre più modesta. Il garage nobile fu inizialmente costituito con l'acquisto, il 16 maggio 1932, di cinque Cadillac e di cinque Buick (fra queste ultime c'era anche una sportiva a due posti) alle quali seguirono un'ulteriore Cadillac ed una Buick *Limited* che furono acquistate nel 1938, per un totale, alla vigilia della guerra, di dodici unità.

Le Cadillac della prima fornitura ricevettero le targhe SCV 11-15, mentre le fotografie delle Buick mostrano una situazione poco chiara: i loro numeri, a rigore di logica, dovrebbero essere stati 16-20 ma, mentre è certa la presenza della 16, delle altre quattro, tre sembrano aver ricevuto fin dall'origine gli incongrui numeri 241-243 contro l'abitudine del garage nobile, cui erano - e dovrebbero essere tuttora - riservati i numeri da 10 a 99, ma le fotografie che raffigurano queste targhe sono a malapena leggibili. Si potrebbe pensare che la distinzione di numerazione fosse basata sulla differenza di *status* dei proprietari o assegnatari del veicolo (ad esempio cittadini vaticani o semplicemente residenti, personalità ecclesiastiche o laiche), ma anche con un'ipotesi del genere non si vede perché una delle due categorie di targhe debba avere ricevuto un numero così elevato ed apparentemente arbitrario, mentre al massimo, sempre seguendo il filo di questa logica, avrebbe potuto essere 51- 53 o 101-1 03.

Le stranezze delle targhe del garage nobile però non finiscono qui. Dagli anni '50 le due vetture acquistate nel 1938, e che vidi ancora in servizio nel decennio successivo, portavano i numeri 11 e 12, già appartenenti a due delle originarie Cadillac del 1932 nel frattempo radiate, e non si capisce perché non mantennero il numero originario che, peraltro, non conosco e che avrebbe potuto essere, seguendo la progressione più logica, SCV 21-22.

A partire dal dopoguerra entrarono nella dotazione del garage nobile altre imponenti berline di produzione estera, per lo più americana; mi sono note quelle con i numeri di targa 15 e 26 (non escluderei che queste fossero le Cadillac pontificie del 1947, declassate dopo l'acquisizione della Chrysler e della Mercedes 300), e la Opel SCV 30.

A queste vetture subentrarono alcune Mercedes (alcune nuovamente targate SCV 11 e 12, e poi altre targate SCV 50, 63, 70).

E da ricordarsi anche una Fiat 125 (SCV 24) ed una Fiat Regata (SCV 61).

Escluderei comunque, nel modo più assoluto, che all'interno del parco del Garage Nobile, si sia mai seguita una numerazione progressiva.

Il colore delle targhe era come quello del garage pontificio, cioè fondo bianco e scritte in rosso, ma, a differenza di quelle, il gruppo acquistato nel 1932 aveva targhe del classico formato con le scritte su due righe e la sigla su quella superiore, forse per uniformarsi al formato adottato in quel periodo dalle targhe italiane. Tuttavia, molto curiosamente, questa disposizione delle scritte si ritrovava anche nelle targhe anteriori che, così, venivano ad avere un formato analogo a quelle dei motocicli.

Tuttavia, già con l'entrata in servizio delle due vetture nel 1938, da allora tutte le targhe assunsero il formato con le scritte su di una sola riga, di circa cm 20x10 se posteriori e 25x5 se anteriori.

Negli anni '80 fu adottata, come per tutte le altre targhe SCV, una grafia dei caratteri più sottile (ovviamente in questo periodo non vi fu alcun cambio di formato per le targhe posteriori perché queste avevano già le scritte su un'unica riga).

Non ho avvistamenti recenti di auto del garage nobile, e non potrei dire se, in questi ultimi anni, vi siano state modificazioni come per le targhe ordinarie SCV, benché ho un'informazione non verificata dalla quale risulta che anche su di esse siano state introdotti uno o due zeri complementari davanti al numero.

LA NORMATIVA SULLE TARGHE

L'articolo 26 della Legge pontificia del 7 giugno 1929 che regolava, tra l'altro, anche la cittadinanza vaticana, prevedeva l'istituzione di un pubblico registro degli autoveicoli, affidato al Governatore, da tenersi con le stesse norme della legge italiana n. 430 del 15 marzo 1927, ma la sua applicazione rimase lettera morta per diversi mesi, fino alla promulgazione del Regolamento del gennaio 1930, al quale abbiamo già accennato.

Nel frattempo, il 28 novembre 1929, in esecuzione del già ricordato articolo 6 del Trattato del febbraio precedente, fu stipulata con l'Italia la convenzione che, in via generale, disciplinava la *circolazione degli autoveicoli nei territori dello Stato della Città del Vaticano del Regno d'Italia*. Con tale accordo Italia e Vaticano si impegnavano a riconoscere vicendevolmente libretti di circolazione e patenti rilasciati da ciascuno ai propri cittadini.

Veniva anche specificato che lo stesso trattamento, indipendentemente dalla cittadinanza, veniva riservato nel limite di due veicoli per ciascuno, ad una serie di dodici categorie di persone che ricoprivano particolari cariche presso la Corte pontificia, fra i quali i Cardinali residenti in Italia, i comandanti delle varie forze armate pontificie e i capi dell'amministrazione vaticana: per chi era anche cittadino vaticano la norma era pleonastica, ma essa dava in ogni caso, a chi lo desiderasse, la possibilità di sottrarre i propri veicoli alla legislazione italiana o viceversa.

Tuttavia anche questa normativa era un po' prematura perché a quell'epoca, come si capisce subito dal tono di essa, l'amministrazione vaticana non aveva ancora predisposto tutto l'apparato amministrativo per il rilascio delle licenze di circolazione e delle targhe ed infatti, come abbiamo visto, il Regolamento per la circolazione degli autoveicoli risale solo all'inizio del 1930. Di conseguenza la legge prescriveva che per quel periodo transitorio i veicoli vaticani, presumibilmente anche quelli pontifici, se avessero circolato in Italia, dovevano munirsi dei documenti necessari presso i Circoli Ferroviari di Spezione, in base ai quali si presume che ricevevano tutti una targa provvisoria secondo la normativa italiana del 1928.

Può darsi che anche questo fosse un provvedimento più teorico che pratico: in quel periodo le auto pontificie non uscirono mai dallo Stato e il garage nobile non esisteva: forse approfittarono di questa normativa solo qualche veicolo di servizio e qualche autovettura privata

Finalmente, il 31 gennaio 1930, il Vaticano promulgò il Regolamento per la circolazione degli autoveicoli. Ricalcando la convenzione con l'Italia del novembre 1929, veniva riconosciuta la possibilità di iscrivere nel registro, sempre nel limite di due esemplari per ciascuno, le autovetture appartenenti ai "notabili" delle dodici categorie "privilegiate", ancorché non cittadini né residenti. L'articolo 9 istituiva la *targa metallica di riconoscimento* con la sigla SCV. Venivano istituiti quelli che poi diventarono noti come garage pontificio e garage nobile, con le scritte sulle targhe in rosso su fondo bianco, mentre tutte le targhe degli altri veicoli dovevano essere in nero su bianco. Era previsto il rilascio di targhe ad autovetture, autocarri e motocicli, ma non a rimorchi, né si accenna a targhe di prova (delle quali tuttavia è certa l'esistenza).

I *Dignitari* dello Stato che avevano in dotazione le vetture del garage nobile (compreso chi aveva questo privilegio anche senza essere cittadino vaticano) ricoprivano cariche dai nomi spesso pittoreschi ed erano i seguenti:

- Cardinali
- Maestro di Camera
- Camerieri Segreti Partecipanti
- Gran Maestro del S.Ospizio
- Foriere Maggiore dei SS.PP.AA.
- Cavallerizzo Maggiore di Sua Santità
- Soprintendente Generale delle Poste
- Vessillifero Ereditario di Santa Romana Chiesa
- Segretario per gli Affari Ecclesiastici Straordinari
- Governatore
- Segretario Generale
- Delegato dell'Amministrazione speciale della Santa Sede
- Comandante della Guardia Nobile

- Comandante della Guardia Svizzera
- Comandante della Guardia Palatina
- Comandante della Gendarmeria

Si trattava quindi di una quindicina di persone, ai quali andavano sommati più o meno altrettanti cardinali di Curia o a capo delle Diocesi più importanti: in tutto, e nell'ipotesi che ciascuno facesse immatricolare due automobili, si arrivava al massimo a sessanta vetture (cosa che giustifica il fatto che il campo di numerazione delle targhe garage nobile restò sempre compreso fra 10 e 99): di fatto la quantità dei veicoli della sua dotazione restò sempre notevolmente inferiore.

Se consideriamo poi coloro ai quali lo stato italiano riconosceva il possesso di un'auto con targa SCV secondo la convenzione di fine 1929, vediamo che l'elenco dei dignitari previsti dal Regolamento del 1930 coincide solo in parte: infatti nella Convenzione compaiono anche i due principi assistenti al Soglio (cioè i capi delle nobili famiglie romane Colonna e Orsini), il Consigliere generale dello Stato e il Direttore dell'assistenza sanitaria. Non è possibile determinare se, nel silenzio della legge vaticana del 1930, a costoro sarebbe egualmente spettata una targa SCV, ma con scritte in nero, o se per questa parte la normativa italiana fosse diventata inapplicabile, escludendoli, se non residenti o cittadini vaticani, dalla facoltà in questione.

Era prevista per gli autoveicoli una targa anteriore *più piccola* ed una posteriore *più grande* senza però determinarne le dimensioni. Non viene specificato nulla circa le caratteristiche delle targhe dei motocicli né, come s'è detto, si faceva alcun cenno a targhe di rimorchi, targhe provvisorie o targhe di prova.

Vi era anche un generale recepimento della normativa italiana per tutto ciò che non veniva toccato dal Regolamento, presumibilmente soprattutto per le questioni di natura tecnica riguardanti l'idoneità e l'omologazione dei veicoli.

Bisogna infine da soffermarci su un particolare: il pubblico registro automobilistico italiano, al quale si è esplicitamente ispirato quello vaticano, è strutturato in modo che ciascuna pagina si riferisca ad un singolo veicolo, seguendo il naturale ordine progressivo numerico: così in ciascuna provincia si parte con la pagina uno che corrisponde alla targa 1, e così via in regolare sequenza.

Anticipando quanto diremo per la numerazione, non appare quindi chiaro come, sul pubblico registro automobilistico vaticano, si sia risolto il problema della riassegnazione a successivi veicoli dello stesso numero di targa.

LE AUTOVETTURE PRIVATE E DI STATO

Non ho un'idea precisa di quando comparve anche qualche autovettura privata, oppure qualcuna appartenente all'amministrazione statale che non fosse di quelle appartenenti al garage nobile: quella di modello più antico di cui sono a conoscenza, che certamente non è la prima perché risale a non prima del 1936, è una Fiat 500A (SCV 232).

Naturalmente l'individuazione dei tipi di veicoli del parco privato sfugge ad ogni classifica, variando secondo la moda, i gusti e le possibilità di ciascuno. Trattandosi però di cittadini o comunque di funzionari vaticani, in gran parte ecclesiastici, si nota una certa austerità, con prevalenza di sobrie berline di serie poco appariscenti come le Fiat 125, le 131 o le Uno mentre ho visto. Per la classe superiore, soprattutto Mercedes: sono ben poche le sportive o le familiari (ma, a titolo di curiosità, c'era anche la Maserati SCV 323), e non mancavano le Fiat 500, le 600 ed 850.

Nel campo delle autovetture di servizio lo Stato acquista saltuariamente in blocchi di pochi esemplari berline medie o piccole di tipo corrente: sono a conoscenza di Fiat 124 Special (SCV 202-204, 238-241), Fiat Regata (SCV 112-116 e 135-139), Fiat Ritmo (SCV 164-66), e Fiat Uno 45 (SCV 103-112).

Quelli che ho elencato sono dati relativi ad anni recenti: andando più indietro nel tempo ricordo parecchie 125 immatricolate quasi sempre con numeri uno lontano dall'altro (SCV 196, 231, 285, 342-343) mentre, ancora più indietro, ho testimonianze di un numeroso parco che, negli anni '50, era composto da grosse berline statunitensi come quelle che portarono le targhe SCV 350 e 374, appena più modeste di quelle del garage nobile, probabilmente frutto di donazioni od acquistate quasi come per compiere un'attestazione visibile del campo politico scelto dalla Chiesa di quel periodo.

Tutti i veicoli dello Stato sono gestiti dall'Autoparco vaticano che ha sede nella zona residenziale ed industriale della Città del Vaticano che si trova a ridosso di quella parte delle mura che, sul lato esterno, si affacciano su piazza Risorgimento.

All'inizio degli anni '90 ho individuato approssimativamente il seguente numero di autovetture di servizio (pur senza escludere la possibilità che qualcuna di queste fosse di proprietà privata oppure che ve ne siano delle altre che mi sono sfuggite):

Fiat Panda	1
Fiat Uno	12
Fiat Ritmo	6
Fiat Regata	23
Fiat Tipo	3
Fiat Tempra	5

La targa di tutte queste automobili, sia statali e private, era quella "classica" con la sigla SCV e un numero superiore a 100 in nero su bianco, con la targa posteriore su due righe e quella anteriore su una riga con la sigla anteposta alla cifra, entrambe di formato analogo a quello delle targhe italiane, sempre metalliche e con una sottile cornice.

I numeri dei veicoli radiati venivano riassegnati, anche se non troppo frequentemente: sempre tenendo conto che le mie osservazioni non possono arrivare a dare un panorama completo, ma con la sicurezza di non andare lontano, direi che le targhe sostituite non superino il 10% del totale.

Ho rilevato casi di riassegnazione di un numero appartenente a veicoli sicuramente privati ad altri di Stato e viceversa, come altri casi nei quali, presumibilmente, il cittadino che ha sostituito proprio veicolo personale vi ha trasferito la vecchia targa.

La riassegnazione di uno stesso numero appare comunque una procedura incongrua poiché il campo numerico teoricamente utilizzabile, da 100 a 909, perché tanto era lo spazio disponibile sulla targa, avrebbe lasciato un'ampia disponibilità di combinazioni senza creare alcun problema per gli oltre cinquant'anni nel quale fu utilizzato questo sistema.

Ad ogni modo tutte le targhe dei veicoli statali e privati hanno sempre avuto numerazione promiscua qualunque ne fosse la proprietà.

Sulle caratteristiche generali delle targhe, ci sono tuttavia alcune particolarità:

- Esisteva una targa posteriore più alta che larga di circa cm. 20 di base e cm. 30 di altezza utilizzata, ritengo, assieme al tipo ordinario di dimensioni "italiane". C'è però la possibilità che questo tipo di targa esistesse già fin dal 1932, applicata per la prima volta alle prime vetture del garage nobile e, forse, in origine era utilizzata esclusivamente da questo, mentre la targa "italiana" era riservata ai veicoli privati e di servizio (ma non è detto che prima della seconda guerra mondiale tutti i veicoli vaticani eccetto quelli pontifici montassero tale targa e, più tardi, sia stato introdotto il tipo "lungo" per gli autoveicoli del garage nobile e quello "italiano" per gli altri). Non sono riuscito a chiarire la situazione con precisione perché, purtroppo, le foto non sono mai sufficientemente nitide e non inducono a propendere per nessuna delle due soluzioni. E' comunque certo che nel dopoguerra i due tipi esistevano contemporaneamente. Ad ogni modo, negli anni '50, il suo formato la rendeva più idonea ad essere installata sui portatarga dei veicoli di origine americana e gli esempi che ho personalmente osservato compaiono esclusivamente su grosse berline statunitensi come le Oldsmobile o sugli autocarri Ford che, per alcuni anni, rappresentavano un'aliquota piccola, ma che non passava inosservata, del parco circolante del Vaticano, e certamente non appartenevano al garage nobile. I più longevi esemplari dotati di essa restarono in circolazione non oltre il 1965.
- Esiste la documentazione di un'unica targa (SCV 248) in cui il cui tipo di caratteri la fanno ritenere appartenente al periodo fra gli anni '60 e '70, avente dimensioni contenute e con le scritte tutte su un'unica riga; è difficile dire qualche cosa a proposito: forse apparteneva a un veicolo speciale la cui carrozzeria, per motivi di spazio, rendeva poco conveniente l'applicazione della targa di formato ordinario.

- Mi sembra di ricordare che, fra i trenta e i quarant'anni fa, c'era qualche normale targa con la numerazione a tre cifre con le scritte in rosso anziché, come d'ordinario, in nero. Forse era l'automobile privata di qualche Cardinale che aveva questa distinzione personalizzata, o magari era il secondo veicolo oltre a quello di servizio previsto in astratto dal Regolamento del 1930, ma - sempre che i miei ricordi non siano ingannevoli - si trattò di casi molto rari e dopo di allora mai più rilevati.
- Gli unici esempi di targa anteriore dal formato quadrato e con le scritte disposte su due righe che mi risultino sono quelle delle dieci autovetture acquistate nel 1932, ed è inspiegabile il motivo in base al quale sia stata adottata questa soluzione, tanto più che le nuove vetture acquistate nel 1938 e le vetture pontificie ricevettero la targa nel regolare formato "piccolo" italiano, benché, a giudicare dalle fotografie, non avevano proprio dimensioni identiche, in quanto sembrano leggermente più corte e più alte.

Il criterio di numerazione resta un mistero (che forse resterà irrisolvibile) perché un vero criterio non esiste: fra numeri riutilizzati e sequenze non assegnate, numeri bassi assegnati recentemente e numeri elevati molto antichi, ne viene fuori un rebus decisamente complicato. Per quello che ho potuto ricavare dalle mie osservazioni e dai dati che sono riuscito ad acquisire, la 375 era già stata consegnata non oltre il 1958, ma nel 1964 il numero più alto che sono riuscito a vedere in circolazione era il 391, solo di poco superiore a quello di almeno sei anni prima: nel 1965 però vidi il 450, nel 1966 il 514 e nel 1975 il 526, che resta il più alto del vecchio sistema mai osservato. Tra l'altro tutti questi ultimi numeri sembrano completamente isolati come se la normale progressione si fosse arrestata a 400: benché successivamente a quel periodo il sistema di numerazione sia sopravvissuto per oltre dieci anni, non mi risultano assegnati numeri superiori a 526 e, in ogni caso, ho pochissime osservazioni della serie 4xx e nessun'altra, oltre alle due targhe citate, della serie 5xx. Va però aggiunto che nelle raccolte di alcuni collezionisti d'oltreoceano vengono esibite le targhe 502, 505 e 516, tutte nel formato "alto" scomparso dopo gli anni '50. Sempre che si tratti di targhe autentiche si dovrebbe concludere che in quel periodo - pur con solo 184 veicoli circolanti secondo una statistica del 1955 - e nonostante quanto ho potuto constatare nel decennio successivo, c'erano già targhe 5xx che comunque, almeno con quel formato, io non ho mai visto circolare. Ad ogni modo ripeto che non si capisce perché il parco vaticano che durante la vigenza del vecchio sistema non superò nella migliore delle ipotesi i 300-350 veicoli, probabilmente compresi garages nobile e pontificio, con uno spazio disponibile sulla targa per ben 999 combinazioni e che secondo le statistiche ebbe un ritmo di immatricolazioni annuo al massimo di 10-20 unità, debba avere avuto una numerazione così disordinata.

A partire dal 1983 anche le targhe posteriori vaticane assunsero il formato con le scritte su un'unica riga, con dimensioni simili a quelle delle coeve targhe militari italiane introdotte in quel periodo, cioè circa cm 340x115, anche se i caratteri erano molto più sottili. La targa anteriore restò immutata, a parte il cambio della grafia dei caratteri, e così il sistema - se sistema possiamo chiamarlo - di numerazione.

Sui veicoli esistenti la targa venne cambiata con il nuovo tipo, mantenendo però lo stesso numero: fu un'operazione rapida e restò solo con la vecchia targa qualcuno dei veicoli più antiquati destinati ad una rapida radiazione. Non vidi più targhe posteriori con le scritte su due righe dopo il 1988.

I VEICOLI PESANTI E COMMERCIALI DI SERVIZIO

Come in una vera e propria città, nel Vaticano circola un discreto numero - circa il 20% del parco - di mezzi di vario tipo, destinati ai compiti più svariati, dalla nettezza urbana al trasporto dei materiali, oltre ai piccoli parchi dei Vigili del Fuoco, della Gendarmeria, del servizio sanitario, ecc. I primi veicoli commerciali entrati in servizio risalgono al 1926 e sembrano essere stati 25 furgoni Fiat carrozzati Garavini: furono quindi acquistati prima della creazione dello Stato anche se il numero che viene tramandato, tuttavia, mi sembra eccessivo per quelle che potevano essere le esigenze dell'epoca. Benché sia difficile immaginare che targa portassero, qualche contrassegno dovevano pur averlo considerato che svolgevano soprattutto servizio all'esterno della SCV. Esiste la foto di uno di questi con la targa di prova di Roma del tipo a fondo nero adottato a partire dal 1927 e quindi risalente ad almeno un anno dopo la loro entrata in servizio che, come abbiamo visto, era il 1926: il fatto che portassero ancora questo tipo di targa quando in teoria il periodo di esperimento doveva essere terminato da un pezzo, fa supporre che si fosse sfruttato questo espediente e questa fosse la targa normalmente utilizzata da questi furgoni quando uscivano fuori del Vaticano. Naturalmente non si può escludere che vi sia un'altra possibilità, molto più banale, e cioè che i furgoni

fossero intestati a qualcuna delle tante istituzioni ecclesiastiche operanti nella Capitale ed avessero quindi la normale targa di Roma. E' probabile che, dopo la promulgazione del regolamento del 1930, questi furgoni, poiché assieme alle autovetture pontificie erano gli unici veicoli presenti in quel momento, fossero i primi veicoli a ricevere una targa SCV.

Oggi il gradino più basso, cioè i mezzi più leggeri, è rappresentato da pulmini e furgoncini e negli ultimi decenni si è basato sui tipi correnti tipo Fiat 238, Fiat 850 e 900T, Ducato, Fiorino e Volkswagen; gli autocarri sono di tipo medio, mentre mancano quelli pesanti; ricordo che negli anni 60 vi erano parecchi modelli americani, che poi furono sostituiti da normali Fiat e OM Leoncino e Lupetto, alcuni di questi ultimi con un'apposita carrozzeria a furgone utilizzati per il servizio postale. Tutti gli esemplari di questo parco, che ricordo rinnovato fra la metà degli anni '60 e i primi anni '70, furono piuttosto longevi, e qualcuno è ancora circolante.

Nel marzo 2002 ho osservato un autocarro Fiat tipo 645 o 650N degli anni '60 (SCV 315? la targa era poco leggibile perché piuttosto lontano) che era ancora in regolare attività all'interno dello Stato e che, assieme all'autoscala di cui diremo oltre ed alle Mercedes pontificie, forma il gruppetto dei più anziani veicoli ancora in servizio.

Fra i mezzi da carico ricordo un curiosissimo camioncino Fiat 1300 fuori serie (SCV 344), che era una costante presenza sulle strade dei quartieri romani d'Oltretevere e che vidi spesso fino a poco tempo fa.

I Vigili del Fuoco vaticani hanno un piccolo parco: non so se dispongano di autopompe - presumo di no - mentre verso il 1990 avevano in servizio un pulmino Fiat 850T (SCV 417), poi sostituito da una Fiat Uno (SCV 00565) ed una vecchia Fiat Campagnola (SCV 227?). Tuttavia il "pezzo forte" del parco, che ritengo sia ancora in servizio, è il vecchio, imponente e magnifico autoscala Mercedes 1113(SCV 247), un vero pezzo d'epoca. Vidi questo veicolo meno di dieci anni fa in perfette condizioni operative, in attività in piazza San Giovanni in Laterano, quindi in territorio italiano, in occasione di alcuni controlli al cornicione esterno del palazzo apostolico. Aveva la targa originaria sostituita da quella con le scritte su un'unica riga: per quarto ne so era l'unico mezzo antincendio verniciato in rosso, mentre gli altri sono verniciati in un verdino pseudo militare e contrassegnati dallo stemma dei VF sulle fiancate.

Sono infine in servizio alcuni autobus di varie dimensioni per il trasporto del personale vaticano e per il servizio navetta pubblico istituito fra piazza San Pietro e l'ingresso dei musei vaticani: fino agli anni '80 erano utilizzati Fiat 309 (SCV 193, 332, 348), poi sostituiti da autobus Fiat 315 (SCV 381), e Mercedes (SCV 397, 430), una marca che, nel campo dei veicoli commerciali, negli ultimi anni sta incontrando in Vaticano parecchio favore.

La Gendarmeria usa autovetture di serie senza contrassegni.

Rifacendomi alle osservazioni del 1990-95, in quel periodo il parco commerciale comprendeva almeno:

Autocarri	15
Furgoni e pulmini	45

Altri gruppi presenti con meno di cinque unità:

- Ambulanze
- Autocarri sanitari
- Autocarri con attrezzature TV
- Autocarri attrezzati per la nettezza urbana
- Autobus
- Parco dei Vigili del Fuoco

Sulle caratteristiche delle targhe di tutti i veicoli di servizio non c'è nulla da dire essendo quelle di tipo ordinario in uso nelle varie epoche e non avendo, senza eccezione, alcuna caratteristica che le distingua da quelle delle autovetture private, così come la numerazione è intercalata con queste.

A proposito della sigla SCV, quando le targhe con questa scritta cominciarono a comparire sulle strade della Capitale, i romani dicevano con la loro tipica arguzia che il suo vero significato era "Se Cristo Vedesse", alludendo alle lussuose ed imponenti automobili che le portavano, in un'epoca nella quale era tanto se gli italiani, e solo i benestanti, potevano permettersi una Balilla o una Topolino. Un'altra fonte asserisce invece

che si dicesse in giro che il significato della sigla era “Se Castelli Vedesse”, alludendo a uno dei pochi, ma potentissimi funzionari laici del Vaticano.

I MOTOCICLI

Può sembrare strano per un luogo come il Vaticano, ma la presenza di motociclette o motocarri è consistente.

Le prime si possono incontrare per tutta Roma, mentre i secondi, adibiti ai trasporti leggeri, non li ho mai visti allontanarsi dall'ombra delle mura Leonine odì piazza San Pietro.

Fra le due ruote predominano largamente le non recenti Vespa, alcune impiegate dalle varie istituzioni vaticane per i servizi di fattorino, ma non sono mancati anche altri tipi, di proprietà dei residenti, fra cui le Guardie Svizzere: ricordo di aver visto una Harley Davidson (SCV 022), una Honda 175 (SCV 043) ed altre. I motocarri sono tutti Piaggio appartenenti alle serie Ape a tre ruote ed a quello dei moderni quadricicli Ape Poker.

La targa motociclistica ha il classico formato di cm.16,5x16,5, con la sigla sulla riga superiore e il numero su quella inferiore; i tipi meno recenti sono in azzurro su bianco, gli altri in nero su bianco. La numerazione delle targhe motociclistiche è preceduta da uno zero: il numero più basso che ho visto è 02. Viene da chiedersi se lo 01 motociclistico sia riservato al garage pontificio per chissà quale improbabile uso o, più semplicemente, non sia usato per evitare una specie di “concorrenza” alla targa papale. Il numero più alto che ho rilevato, risalente al 1985, è 044. Anche se la vecchia targa SCV 02, che vidi su una Vespa verso il 1965, la rividi montata negli anni '80 su un'altra Vespa di modello più recente, a differenza di quanto accade per gli autoveicoli, sembra che la numerazione dei motocicli abbia proceduto in modo abbastanza regolarmente progressivo.

I ciclomotori, a differenza di quelli italiani che all'epoca non portavano targa, erano immatricolati come i più grandi motocicli (peraltro conosco solo l'SCV 104).

ALTRI VEICOLI

Questo gruppo di veicoli, per quanto ne so, è composto da trattori di tipo agricolo usati per trainare carrelli di vario tipo, da piccoli semoventi per lavori edili (scavatrici e dumpers) o da semoventi con macchina aspirante e spazzole per la pulizia della strada, indaffaratissimi in piazza San Pietro dopo le cerimonie: dal punto di vista della targatura sono assimilati ai motocicli, ne portano la targa (quindi solo quella posteriore) e sono immatricolati promiscuamente ad essi.

Dovrebbero essere in servizio almeno quattro trattori ed una decina di altri mezzi speciali.

In piazza San Pietro il Vaticano ha da tempo allestito un posto di pronto soccorso gestito dall'ordine di Malta che ha in servizio, oltre alle ambulanze (che, corre vedremo, sono dello SMOM e ne portano la targa), dei piccoli veicoli scoperti a quattro ruote attrezzati per portare una barella, appositamente studiati per destreggiarsi durante le manifestazioni in mezzo alla folla. Essi risultano di proprietà del Vaticano e donati ad esso dallo SMOM (chissà perché non devono appartenere a quest'ultimo come le ambulanze), e non portano targa.

Non ho mai visto una targa di rimorchio ed in effetti non dovrebbero essercene, non essendo previste dalla normativa. Lessi su un giornale risalente al tempo della seconda guerra mondiale l'accenno ad un autotreno vaticano: il nome farebbe presumere che si trattasse di un autocarro munito di rimorchio, ma dal contesto della situazione - era un mezzo che portava soccorsi alla popolazione - direi piuttosto che si fosse trattato di un veicolo non di proprietà, ma noleggiato per l'occasione.

Ho visto anche tre altri rimorchi: uno adibito ad ufficio postale mobile e due, ad un solo asse, con non so più quale apparecchiatura ma, pur montando il portatarga, non avevano targa.

LE NUOVE TARGHE

La prima targa di nuovo tipo con sigla CV che vidi circolare per Roma - era il 1988 - mi lasciò molto perplesso e ci volle un po' di tempo prima che mi rendessi conto di che cosa si trattasse e che non fosse la nuova sigla di Castrovillari o di Castelvetro: infatti questa innovazione era stata fatta passare completamente sotto silenzio da parte della stampa e delle televisioni locali in tutto il periodo precedente.

Dopo poco, durante una passeggiata a Piazza San Pietro, ne incontrai altre e vidi anche la nuova targa con sigla SCV, così tutto fu più chiaro.

A partire da allora, infatti, le targhe del Vaticano sono state sdoppiate:

- SCV con numerazione da 005xx per i veicoli appartenenti allo Stato
- CV con numerazione da 03001 per i veicoli privati.

Le fonti danno come prima targa SCV del nuovo tipo la 00526 ma questo numero mi risulta già assegnato parecchi anni fa come 526, con targa posteriore con scritte su due righe e senza zeri complementari. Il numero più basso del nuovo tipo che conosco è lo 00540.

Le dimensioni, l'aspetto ed i caratteri sono identici a quelle delle targhe italiane dello stesso periodo tanto per quelle anteriori che quelle posteriori, ma queste ultime sono sempre state composte da un elemento unico e non esiste il tipo con le scritte su due righe.

Il nuovo sistema ha riguardato anche i motoveicoli che vengono immatricolati, a seconda dei casi, o come SCV a partire 0050 o come CV a partire da 0301. L'aspetto della targa motociclistica però non ha avuto modifiche sia nelle dimensioni sia nel fatto di avere le scritte disposte su due righe: tuttavia, mentre nelle targhe del tipo precedente la sigla SCV era al centro della riga superiore, adesso tanto questa che la sigla CV sono spostate verso sinistra.

La disponibilità di numeri di questo nuovo sistema, di ben 99999 per gli autoveicoli e 9999 per i motocicli, è tanto elevata che, con il ritmo medio delle immatricolazioni, le sequenze ottenibili saranno esaurite fra secoli ma, d'altra parte, la Chiesa ha l'abitudine di ragionare su tempi molto lunghi.

Le sigle, tanto delle targhe automobilistiche che motociclistiche, non sono puntate e l'assegnazione dei numeri di entrambe le serie avviene in modo progressivo, abbandonando il disordinato sistema in uso da decenni.

L'introduzione delle targhe CV, che sono specificatamente destinate ai privati, ha ridotto notevolmente la presenza dei veicoli con targa del Corpo Diplomatico e degli Escursionisti Esteri, alle quali in passato ricorrevano spesso molti cittadini e residenti vaticani.

Rispetto alle vecchie serie le caratteristiche del parco circolante si sono perpetuate, cioè restano piuttosto austere, ma è da notare che oggi nella dotazione degli autoveicoli appartenenti allo Stato vi è una certa propensione, maggiore rispetto al passato verso le Mercedes, e il parco privato conta parecchie BMW.

Nel gruppo delle targhe motociclistiche sono stati immatricolati, come in precedenza, nuovi modelli di trattori e piccoli semoventi (non sempre poi tanto piccoli) e i rari ciclomotori che, quindi, non hanno una targa propria come in Italia.

IL PUNZONE UFFICIALE

Per quanto ho potuto accertare, i veicoli del Garage Pontificio (con l'unica eccezione della Chrysler) non portavano punzone ufficiale che, d'altra parte, ha qui solo un ruolo formale perché nessuno andrebbe in giro con una targa SCV 1 contraffatta!. D'altra parte, almeno le targhe delle auto papali più antiche, come abbiamo già visto, portavano in generose dimensioni lo stemma vaticano che, di fatto, non era altro che la riproduzione più grande e più raffinata del punzone che, per tutte le altre targhe, fu introdotto dal Regolamento del 1930 ed appare presente da allora in tutte le targhe ordinarie. In origine era costituito da un disco di metallo chiaro, del diametro di un paio di centimetri, in lieve rilievo e leggermente convesso ed avvitato sul lato sinistro a metà altezza della targa, raffigurante lo stemma vaticano, Sulla già ricordata e anomala targa SCV 248 compariva invece vicino al bordo superiore, esattamente al centro della targa.

Con l'adozione delle targhe con le scritte su una riga, compresi anche il garage nobile e i fuoristrada pontifici, esso è stato posizionato fra la sigla e il numero, sul lato inferiore della targa stessa e in linea con la base dei caratteri. Raffigura sempre lo stemma vaticano, ma è ora di dimensioni molto piccole e all'apparenza è costituito da un dischetto di piombo incastonato a filo in un apposito foro,

In nessun caso le targhe anteriori portano o hanno portato il punzone.

Sulle targhe meno recenti dei motocicli ricordo solo un esemplare che lo portava: esso, del solito tipo in piombo e con lo stemma pontificio, aveva le stesse dimensioni e si trovava nella stessa posizione di quello delle autovetture.

Sulle targhe dei motocicli più moderne SCV e CV il punzone si trova a metà altezza delle lettere della riga superiore, vicino al bordo destro.

TARGHE DI PROVA

Anche se il Regolamento del 1930 non ne fa cenno, ho accertato personalmente, attraverso il tempo, l'esistenza di due tipi di targhe di prova. La prima, ancora utilizzata negli anni '60, era del vecchio tipo triangolare, con la scritta PROVA in lettere maiuscole sulla riga superiore e la scritta S.C.V.2 su quella inferiore.

Il secondo tipo, più recente e con il numero 3, era di formato rettangolare, con la medesima disposizione delle scritte. E' probabile che anche in questo caso manchi la targa numero uno.

Entrambe hanno fondo bianco e tutte le diciture in nero.

DATI STATISTICI

Veicoli circolanti

1955	184
1973	208 di cui 136 autovetture
1983	228 di cui 186 autovetture
1991	364
1997	847 (387 SCV e 460 CV)

Veicoli immatricolati

	Autovetture	Autocarri	Autobus	Totale
1977	29	-	-	29
1978	12	-	1	13
1979	22	2	-	24
1989	95	2	-	97
1981	21	2	-	23
1982	68	3	-	71

(L'autobus era di marca Fiat)

Progressione dei numeri di targa (1)

	SCV	(2)	CV	(2)
1988	552	56	3060	
1989	560	70	3127	
1990			3155	
1091	815	73	3196	
1992	621		3210	309
1993	665		3257	
1998	680		3292	
1997			3443	
1998	729	94	3465	
1999	756		3470	
2000	795	107	3504	314
2001	815		3591	349
2002	837			

(1) Questi dati, a differenza di quelli precedenti che sono ufficiali, sono stime ricavate dalle mie osservazioni dirette.

(2) Motocicli e assimilati