

LE TARGHE E I VEICOLI DELL'ESERCITO ITALIANO

Veicoli blindati e corazzati

di Guglielmo Evangelista

LE TARGHE DEI VEICOLI BLINDATI E CORAZZATI

PREMESSA

A differenza di quanto accade per le altre forze armate e corpi armati italiani, sui carri armati - come, benché in minor misura, anche su altri veicoli dell'esercito - esiste un'amplissima bibliografia e soprattutto si conservano molte immagini, cose che hanno reso abbastanza semplice elaborare la ricerca sulle loro targhe.

Anzi, vi sono alcuni esempi nella pubblicistica corrente di appositi capitoletti specifici sulle targhe dei mezzi corazzati, benché sempre limitati ad un accenno alla targa-tipo trascurando tutte le eccezioni e particolarità della numerazione.

Un contributo prezioso a questa ricerca è stato dato soprattutto dalle fotografie perché non è facile vedere dal vivo carri armati e autoblindo, a meno forse di vivere nelle poche zone d'Italia dove si trovano le caserme dei carristi.

Infatti solo in un numero abbastanza limitato di circostanze ho potuto vedere da vicino mezzi corazzati: talvolta essi vengono esposti in occasione di celebrazioni e, con una certa frequenza, si incontrano negli scali ferroviari essendo ancora oggi la ferrovia il modo più frequente per spostarli su lunghe distanze. Particolarmente raro è poi incontrarli in movimento sulle strade: è questo un momento suggestivo nel quale appare evidente tutta la loro potenza, ma per l'ingombro e i danni al manto stradale si fa il possibile perché questi tipi di spostamento siano ridotti al massimo.

Una buona occasione per vederne parecchi tutti insieme era la parata militare del 2 giugno a Roma, ma ormai da molti anni questa manifestazione sembra privilegiare l'aspetto più folkloristico delle forze armate rispetto a quello più propriamente bellico - con soldati canterini o in uniformi storiche - e sfilano sempre meno veicoli: i primi a scomparire sono stati quelli corazzati, seguiti via via da tutti gli altri.

I modelli base di carri armati ed autoblindo adottati dall'esercito negli oltre ottant'anni della loro storia sono stati relativamente pochi e ciascuno ha una spiccata individualità, sulla quale i vari autori si sono soffermati a lungo, così come hanno a lungo disquisito sui loro difetti (in genere parecchi) e sul loro impiego bellico. A chi volesse approfondire queste questioni suggerisco di consultare l'ampia pubblicistica esistente: anche se l'avvicinarsi a questa materia è stato per me una fonte inesauribile di sorprese e sarebbe interessante soffermarsi su molti argomenti, mi limiterò solo a quelli accenni utili per dare un'idea della consistenza e dell'aspetto generale del parco, anche se non me la sono sentita di tralasciare tante curiosità: in fondo, per l'appassionato di targhe, il passo successivo è quello di conoscere meglio i veicoli sui quali sono montate.

I mezzi corazzati sono sempre stati prodotti in più versioni dovute a successivi perfezionamenti ed al modello base si affiancano modelli speciali (per i tipi dell'ultima guerra ricordiamo i lanciamine, i carri radio e comando e per quelli più moderni i gettaponte, quelli da recupero mezzi incidentati e le versioni per il Genio Pionieri). Anche in questi casi, normalmente, non ci occuperemo di tali sottoserie che non hanno rilevanza per le immatricolazioni, mentre è più importante ripercorrere le vicende che hanno scandito l'evoluzione dei mezzi perché spesso hanno coinciso con l'applicazione di una diversa serie di targhe.

Voglio anche chiedere scusa in anticipo, come al solito, per le eventuali inesattezze relative alle sigle identificative ed alle caratteristiche dei vari modelli, ma si è trattato di una materia alla quale mi sono avvicinato per la prima volta e un conto è approfondire il tema della targhe, e un conto è improvvisarsi esperti di carri armati.

E' da ricordare infine che il ciclo di vita di un carro armato è estremamente lungo, almeno in relazione agli altri tipi di veicoli, e parlare oggi di un mezzo costruito oltre vent'anni fa, a sua volta concepito altri dieci anni prima è una cosa del tutto normale e quindi tanto un modello che le sue condizioni esteriori rendono difficile appurare a prima vista l'età di una targa

UN PO' DI STORIA DELLE FORZE CORAZZATE ITALIANE

A parte qualche prototipo di autoblindo acquisito fin dal tempo della guerra di Libia e del piccolo nucleo sperimentale durante la prima guerra mondiale, si può affermare che la nascita della specialità carristi avviene negli anni '20, con la costruzione dei carri armati tipo Fiat 3000 seguiti dai *carri veloci*, di piccole dimensioni, elaborati soprattutto dall'Ansaldo su modello delle *tankettes* inglesi.

Per tutto il decennio 1930-1940 l'intera forza corazzata italiana restò limitata ai sempre più vecchi Fiat 3000, alle poche autoblindo AB 611, di concezione un po' più moderna ma in gran parte dirottate verso le colonie e la Polizia, ed ai carri veloci, riprodotti in più sottoserie ed in moltissimi esemplari, probabilmente con la convinzione che il loro numero potesse supplire alle risibili qualità belliche, che si manifestarono in tutta la loro modestia durante le operazioni in Spagna.

In pratica fu con questi soli mezzi, spesso anziani e del tutto inadeguati che affrontammo la seconda guerra mondiale. Sulla carta si trattava di un parco a quattro cifre che probabilmente dava orgoglio e sicurezza a qualche generale, ma che si dimostrò una povera cosa di fronte ai grandi carri inglesi e americani (contro

questi ultimi in Sicilia non potemmo fare altro che schierare gli ormai ventenni Fiat 3000)....e il coraggio e la bravura degli equipaggi poté supplire a poco.

Durante il conflitto entrarono finalmente in servizio carri armati e autoblindo leggeri e medi e di concezione moderna, mentre furono realizzati anche parecchi pezzi di artiglieria semoventi.

Questi mezzi furono affiancati anche dalle *autoprotette*, autocarri dotati di una completa blindatura ed impiegabili in compiti di supporto alle forze corazzate.

Tornarono ad essere prodotti anche gli *autocannoni*, già diffusi durante la Grande Guerra e poi quasi scomparsi, che consistevano in pezzi di artiglieria montati su un autocarro che dei carri armati conservavano la mobilità e la potenzialità offensiva, ma che erano del tutto privi di protezione.

Oltre ai tipi regolarmente adottati e prodotti in serie vi fu tutta una nutrita serie di veicoli sperimentali la cui produzione, per motivi tecnici o di carenza di materie prime o per il sopravvenire dell'armistizio, non andò oltre i prototipi o si limitò a pochissime unità. In questo disparato panorama di mezzi meritano un cenno le *cingolette* (note nei tipi 2800 e O.A.R.E.) sorta di piccoli veicoli cingolati e blindati per il trasporto di materiali, talvolta dotati di armamento: forse alcuni esemplari di essere furono effettivamente assegnati a qualche reparto, ma sembra che nessuno abbia ricevuto una targa.

Fra tutte queste costruzioni del periodo bellico, nonostante la frettosità dei progetti e le difficoltà di ogni tipo, si ebbero delle realizzazioni veramente pregevoli e di indiscussa validità anche se queste, vista l'impossibilità di costruire serie troppo numerose e l'andamento generale delle operazioni, non bastarono certo a modificare l'esito del conflitto.

Dopo l'8 settembre 1943 le forze corazzate italiane non ebbero praticamente storia: al Sud ci si arrangiò con quel poco che era sopravvissuto al fronte africano e con le poche unità che si trovavano stanziato nell'Italia Meridionale al momento dell'armistizio: con i grandi carri Alleati in prima linea, i nostri corazzati furono destinati a semplici compiti di retrovia, soprattutto all'addestramento.

Nella Repubblica Sociale Italiana continuò la produzione e lo sviluppo dei tipi più moderni entrati in servizio fino alla vigilia dell'armistizio, fra cui fu avviata quella dell'ottimo P 26/40 che fino ad allora esisteva solo allo stato di prototipo, ma la produzione italiana di corazzati nel 1944-45, peraltro numericamente non indifferente, fu praticamente tutta destinata all'esercito tedesco senza alcun vantaggio per i reparti della RSI che restarono in gran parte equipaggiati con i pochi mezzi leggeri ed antiquati ereditati dal dissolvimento del Regio Esercito.

Le perdite di carri causate dal conflitto furono enormi: oltre a quelli distrutti per cause belliche un grosso numero venne catturato dagli inglesi in Africa Settentrionale ed un numero anche maggiore – almeno 970 unità – dai tedeschi dopo l'8 settembre 1943: in entrambi i casi vennero riequipaggiati ed incorporati nel parco dell'avversario che, per colmo d'ironia, ne restò molto soddisfatto.

Anche l'Italia mise in linea un certo numero di carri provenienti dalla preda bellica francese, generosamente regalatici dai tedeschi, oltre a qualche carro russo catturato sul fronte orientale: resta da vedere se questi mezzi, che peraltro solo in parte ebbero regolare impiego presso il nostro esercito, siano stati effettivamente immatricolati ed abbiano ricevuto le normali targhe: infatti, almeno nelle fotografie che mi sono note, ne risultano sempre privi.

Terminata la guerra, a partire dal 1945 e per un breve periodo successivo, l'Esercito Italiano rimase praticamente privo di carri armati degni di questo nome: di fronte ai progressi rapidissimi fatti da questi mezzi in pochi anni diventando sempre più grandi, potenti e sofisticati, noi eravamo in possesso solo dei tipi di realizzazione nazionale progettati all'inizio del conflitto, se non prima: pochi, logori, eterogenei e completamente superati dal punto di vista tecnico e militare.

Non trascorse però molto tempo che il parco cominciò ad essere rinnovato grazie alla cessione di carri armati inglesi ed americani. Del parco nazionale di origine bellica restarono in servizio solo poche unità fino ai primi anni '50, soprattutto i tipi L/6, presumibilmente perché questi piccoli carri riempivano la nicchia dei mezzi leggeri per i quali gli Alleati, interessati ad altre strategie e ad altri teatri operativi, non avevano mai progettato alcun veicolo di questo genere. I nostri poveri corazzati nazionali, inadatti ad una guerra moderna, le cui mediocri caratteristiche si erano già manifestate durante le ultime battute del secondo conflitto mondiale, continuarono ad essere impiegati nell'addestramento o furono schierati in occasione dei violenti moti di piazza di quegli anni, in parte sotto le insegne della Polizia, ma per lo più vennero avviati alla demolizione ed iniziò l'era dei carri armati di provenienza statunitense e, in piccola misura, inglese; dapprima ci vennero ceduti di seconda mano, e bisognò aspettare la fine degli anni '50 perché cessassero le consegne dei residui bellici ed arrivasse qualche esemplare di tipo più moderno, sempre di provenienza statunitense.

Fra il materiale ceduto dai Alleati meritano un cenno anche i cingolati leggeri inglesi tipo Bren Carrier, presenti già in alcune unità italiane fin dal periodo della guerra di liberazione. Vennero classificati *cingolette* ed ebbero un discreto uso nel dopoguerra (forse non ci pareva vero di poter mettere le mani su qualcosa che ci ricordasse da vicino i tanto amati carri veloci di pochi anni prima).

Nel complesso tutto il materiale di provenienza estera è consistito in un numero abbastanza assortito di modelli, talvolta assegnati in una quantità limitata di esemplari.

Al momento dell'immatricolazione non è da escludere che nei casi di tutti questi veicoli ex americani e inglesi le targhe siano state date in lotti separati assegnati a ciascun tipo, intervallati da serie di numeri non utilizzati: pur non avendo prove certe, ho rilevato infatti delle lacune nella progressione della numerazione, cosa che tuttavia potrebbe imputarsi semplicemente al fatto che queste fossero occupate da mezzi che hanno avuto una vita più breve, dei quali non è sopravvissuto il ricordo o di cui non ci sono immagini. Finalmente, dopo il 1970, il composito parco fu ammodernato ed unificato con i nuovi modelli, la maggior parte di progettazione e costruzione nazionale: i carri armati Leopard e Ariete nonché le autoblindo Centauro, 6614 e Puma.

Quantità dei tipi più importanti di mezzi corazzati e blindati in servizio:

	1974	2002
M47	800	-
M60	200	-
Leopard	200	920
Centauro	-	400
6614	-	57
Semoventi	?	308
M 113	3300	1720
VCC	-	1794

ELENCO DEI VEICOLI CORAZZATI, BLINDATI E PROTETTI IN SERVIZIO PRESSO L'ESERCITO ITALIANO

L'elenco che segue è stato estrapolato da svariate fonti ufficiali e dovrebbe essere praticamente completo. In genere non sono stati considerati i numerosissimi esemplari sperimentali che poi non vennero adottati. Le unità per le quali è indicato come anno di costruzione 1943-45 sono relative al periodo successivo all'8 settembre 1943: solo pochissimi di questi furono incorporati nell'esercito della RSI o nella GNR, mentre in gran parte furono destinati all'esercito tedesco. I dati di questo periodo possono non essere completi.

AUTOBLINDO

	Anni	Unità	Radiazione	
Fiat Arsenale	1912	2	1923	<i>automitragliatrice</i> su telaio Fiat 15bis
Bianchi 30hp	1913	1	1923	<i>automitragliatrice</i>
Isotta Fraschini RM	1913	1	1917	<i>Automitragliatrice</i> . Catturata dagli Austriaci
Bianchi	1915	1	1923	<i>automitragliatrice</i>
Bianchi "Pallanza"	1916	1	1923	<i>automitragliatrice</i>
Lancia IZM	1915	20	*	34 consegnate ai Carabinieri
	1917	17	*	
	1918	84	*	
Lanchester	1917	2	>1926	Per la Libia
<i>Tipo Terni o Tripoli</i>	1918	12	*	Per la Libia. Telaio Fiat 15 ter
AB 611	1935	48	1941	
AB 40	1941	24?	**	
AB 41	1941	250	**	
	1942	302	**	
AB 43	1943	72	**	
	1943-45	216	**	Comprese anche alcune AB 41
Vespa-Caproni	1942	1	*	Prototipo di autoblindo leggerissima
Lince	1943-45	207	**	Consegnate quasi tutte in periodo RSI. Solo pochissimi esemplari pervenuti al Regio Esercito.
AS 37	1941-42	150	*	Autocarro protetto. Anche in versione carro radio
AS 42-43	1942	20	1954	Camionetta Sahariana. Le 7
	1943	166		superstiti al conflitto furono
	1943-45	15		poi cedute alla Polizia

Viberti 41	1941	pochissimi		Autocarro protetto
Fox	1942			Ex canadese
Staghound T17E1	1941>			Ex inglese
M8 Greyhound	1943-44			Ex USA
Humber Mk	1943-44			Ex inglese
Fiat 6614/6616	'70	57?	-	
Centauro 8x8	1987>	400	-	
Puma 6634 4x4	2001>	330	-	
Puma 6636 6x6	2001>	250	-	
Renault VAB Reco NBC	'90	<20	-	Veicolo per il servizio NBC

CARRI ARMATI

	Anni	Unità	Radiazione	
Schneider M16	1917	1	>1924	Ex francese
Renault FT17	1918	4	1925c.	Ex francese
Fiat 2000	1917	2	>1924	
Fiat 3000A mod.1921(L5/21)	1921-23	100	*	
Fiat 3000B mod.1930(L5/30)	1930	52	*	
Vickers Carden Loyd Mk VI	1929	4		Carri veloci - prototipi inglesi
CV 29	1930	21		Carri veloci
CV 3/33,3/35 (L3/33,3/35)	1933-40 1942 1943	1320 52 32		Carri veloci
M 11/39	1937-40	100	*	Solo 6 unità sopravvissero alla Campagna in Africa Settentrionale
M13/40	1940 1941	235 505		
L6/40	1941-43 1943-45	432 47	1951	
M14/41	1941 1942	376 368		
M15/42	1941 1942 1943 1943-45	1 104 160 166		
P 26/40	1941 1943-45	1 98		
Renault R35	1935-40	109		Ex francese preda bellica. Consegnati 1941
Somua S.35	1935	33		Ex francese preda bellica. Consegnati 1941
PzKpfw IIIN	1943	12		Ex tedeschi restituiti 8.9.43
PzKpfw IIIG	1943	12		Ex tedeschi restituiti 8.9.43
PzKpfw IVH	1943	12		Ex tedeschi restituiti 8.9.43
T 34	1940-45			Ex URSS preda bellica
Gettaponte Valentine	2^GM			Ex inglesi consegnati 1946-47
M1 Tank mounting bulldozer	1942-43	alcuni	1975c.	ex USA
M 3A3 Stuart	1941-44			ex USA
M 4A1 Sherman	1942-45			ex USA consegnati 1947-1952
M 24 Chafee	1944-45			ex USA consegnati 1950
M 44	1944-45			ex USA
M 26 Pershing	1944-45			ex USA consegnati 1953
M 32 da recupero	1944-45			ex USA

M 74 da recupero	1951			ex USA scafo M 4A3
M 47 Patton	1952-71	1500	1990	ex USA consegnati 1952
M 47 gettaponte	1966-74			ex USA
M 48A2	1955-60	15		ex USA consegnato solo ai Carabinieri
M 60A1	1960>	300		ex USA 200 costruiti in Italia su licenza
Leopard A1, A5	'70	920	-	
" gettaponte	1985	64	-	
" pioniere	1985	40	-	
" da recupero	1971>	136	-	
Ariete	1999/01	300	-	

ARTIGLIERIA SEMOVENTE

	Anni	Quantità	
Semovente L 3 da 47/32	1939	1	prototipo - scafo L 3
Semovente L 40 da 47/32	1942-43	282	scafo L 6/40
	1943-45	150	
Semovente M 40 da 75/18	1941	60	scafo M 13/40
Semovente M 41 da 75/18	1942	162	scafo M 14/41
Semovente M 41M da 90/53	1942	30	scafo M 14/41
Semovente M 42 da 75/18	1942	2	scafo M 15/42
	1943	188	
	1943-45	175	
Semovente M 42 da 75/34	1942	1	scafo M 15/42
	1943	61	
	1943-45	160	
Semovente M 42L da 105/25	1943	30	scafo M 15/42
	1943-45	175	
Semovente M 43 da 149/40	1941	1	prototipo - scafo M 15/42
Stu IIIg	1943	12	Ex tedeschi. Restituiti 8.9.43
Semovente Sexton 11 da 105/22	1943		Ex inglese. Radiati 1970c.
Semovente M 7 Priest da 105/22	1942-45	molte	Ex USA
Semovente M 10 Wolverine	1942>		Ex USA
Semovente M 18	1943-44		Ex USA
Semovente M 36/M 36B1	1942-44		Ex USA
Semovente M 110 da 203	>1955	26	Radiati >1990
Semovente M 107 da 175/60	1963	340	Radiati >1990
Semovente M 44 da 155/23	1957		Ex USA
Semovente M 55 da 203/25	1963		Ex USA
Semovente M 109/M109L da 155/25	1967>	260	Ancora in produzione

ALTRI CINGOLATI

	Anni	Quantità	
Renault UR 31			Cingolato portamunizioni. Ex francese, preda bellica. Consegnati 1942
Bren-Carrier	1939-42		"Cingollette". Ex inglesi
A1 White M2/M3/M5	1941-44		Ex USA. Esistente in versione semicingolata e ruotata
AMX 12	1959	pochi	Veicolo da combattimento
M113 A1/M106 A1	1960>	8000	Veicolo da trasporto e combattimento. In corso di radiazione.
VCC1/2	1974>	1794	Veicolo corazzato da

VCC 80	2002	600	combattimento Veicolo corazzato da combattimento
Lanciarazzi MLRS	1988-95	22	
Anfibio LVTP7-AAV7	1972-83	15	

* Convenzionalmente la data di cessazione dal servizio di questi esemplari viene fatta coincidere con l'8 settembre 1943: a quella data moltissimo materiale, antiquato o in cattive condizioni, fu abbandonato e non più rimesso in esercizio, né dal Regio Esercito, né dalla RSI, né dai loro alleati.

** Le unità di queste serie sopravvissute alla guerra restarono in servizio fino alla consegna dei primi mezzi ex Alleati.

COLORITURA E SCRITTE

Si tratta di un argomento abbastanza complesso che esula dal nostro lavoro: ci limiteremo perciò ad un brevissimo accenno per completezza. Ordinariamente tutto il materiale più antico era verniciato in grigio-verde o aveva colorazioni mimetiche a base di giallo, marrone, verde in diverse combinazioni e tonalità a seconda dei periodi e dei teatri di operazione; quello attualmente in servizio è verniciato in verde oliva, mentre i mezzi impiegati nelle operazioni ONU sono bianchi. Tempo fa vidi dei cingolati dei Carabinieri in nero o blu scuro, ma da parecchi anni non ho più avvistamenti.

I mezzi corazzati poi portano tutta una serie di indicazioni relative al reparto, alla loro posizione o alle loro funzioni all'interno di esso: tali indicazioni, che possono consistere in numeri o altri simboli, hanno cambiato spesso aspetto e significato a seconda dell'epoca e dell'organizzazione delle unità.

CARATTERI GENERALI DELLE TARGHE

Una delle peculiarità dei nostri mezzi corazzati è quella di essere identificati da vere e proprie targhe di tipo automobilistico: infatti negli altri paesi, normalmente, tutti questi veicoli o non portano alcun contrassegno di questo tipo o il tutto si limita a qualche numero o lettera verniciati sulla carrozzeria.

Nel nostro caso, pur con le debite eccezioni che si vedranno successivamente, carri armati, autoblinda e veicoli assimilati hanno la normale targa automobilistica impiegata dall'Esercito, con gli stessi colori (sigla in rosso, fondo bianco e numeri in nero), e dimensioni (con scritte su due righe per la targa posteriore e su di una sola riga per quella anteriore).

Fino a tutta la seconda guerra mondiale le targhe posteriori erano "vere" nel senso che erano regolarmente costituite da una piastra di metallo avvitata sullo scafo; dal dopoguerra ad oggi, a partire dall'introduzione dei mezzi americani, è invalso l'uso di verniciare il simulacro di targa direttamente sul carro.

Quelle anteriori, dove presenti, sono invece sempre state verniciate. Le eccezioni note appartengono tutte ad esemplari preservati e restaurati e probabilmente, come diremo oltre, si tratta di rifacimenti di fantasia.

L'espedito della verniciatura è giustificato probabilmente all'inopportunità di applicare una lastra metallica alla corazzatura od alla blindatura.

Ad ogni modo anche le targhe "vere" avevano caratteri verniciati, anche se molto accuratamente, ma mai stampati e a rilievo.

Riguardo alle targhe c'è poi un'osservazione molto importante da fare: rispetto al resto del parco dell'esercito, di cui solo in particolari casi gli autoveicoli obsoleti vengono preservati dalla demolizione, moltissimi corazzati di vecchio tipo sono sopravvissuti e vengono conservati, in buone condizioni e talvolta marcianti, da enti pubblici e da privati, attività particolarmente encomiabile in considerazione dell'ingombro e dei costi di gestione di questi mezzi.

Questo fatto, tuttavia, ha delle delicate ripercussioni in materia di targhe. Infatti, anche in considerazione che su molti esemplari esse non sono costituite da un supporto metallico ma sono solo verniciate, in sede di restauro si è provveduto a riverniciarne un fac-simile, spesso senza nessuna preoccupazione "filologica", così che figurano caratteri e formati diversi e, soprattutto, numeri di fantasia (anche, se non altro, si rispetta sempre lo schema di quattro o sei cifre).

Da qui è sempre molto difficile distinguere le targhe autentiche da quelle false su tutti questi cimeli, di cui i più affidabili sono quelli di tipo postbellico conservati dall'Esercito presso le stesse caserme dove hanno prestato servizio, che conservano sempre l'originaria e autentica targa di immatricolazione.

FORMATO, DIMENSIONI E POSIZIONI

I prototipi dei veicoli corazzati e blindati italiani furono un gruppetto assortito e di dubbia efficienza di autoblinda realizzate su telai di veicoli di origine commerciale costruiti a partire dall'epoca della guerra di Libia, senza che alle loro spalle fosse stato preordinato né un programma di costruzioni né una filosofia di

impiego: tale atteggiamento da parte delle autorità militari non cambiò durante la prima guerra mondiale, nonostante la cessione da parte dei francesi di alcuni tipi di carro armato e la costruzione del carro Fiat 2000 nonché della prima vera e propria serie di autoblindo su telaio Lancia.

Tutti questi modelli non avevano targa, e se ne può avere la certezza dalle numerose fotografie che li riprendono sotto ogni angolazione, con l'eccezione di una delle tipo "Terni" o tipo "Tripoli", che compare con la targa ordinaria automobilistica: SM 14160.

A dire la verità tutti i veicoli sopra ricordati appaiono privi, almeno in origine, non solo di targa, ma anche di ogni tipo di contrassegno distintivo, numeri o simboli: poiché, benché numericamente scarsi, vi erano in servizio più esemplari dalle caratteristiche diverse, ci si domanda come si riuscisse a distinguerli durante le attività operative e in tutti quei casi nei quali non si avesse modo di consultare i documenti di immatricolazione.

Tutti questi mezzi vennero tolti dal servizio a partire dal 1923 (eccetto le autoblindo Lancia, parecchie delle quali arrivarono in buona efficienza operativa fino alla seconda guerra mondiale) e si può concludere che fino a quel momento la norma fosse di non targarli: quindi sotto questo aspetto della storia dei corazzati comincia solo con l'introduzione delle targhe con la sigla R.E. e dopo la scomparsa della sigla S.M.

I primi carri armati a ricevere una targa furono i Fiat 3000: questa, che probabilmente risale alla seconda metà degli anni '20, aveva le scritte su di una sola riga - come, d'altra parte, anche le targhe automobilistiche dell'epoca - con la sigla R.o E.to, il numero e la lettera A che serviva a distinguere le targhe dei carri armati (come se non si vedesse!).

Le targhe di questo gruppo sono gli unici esempi con le scritte su di un'unica riga perché i successivi e leggerissimi carri veloci, costruiti a partire dal 1929 - almeno gli esemplari consegnati nel primo periodo - non avevano alcuna targa. A metà degli anni '30, come avvenne per le targhe degli altri veicoli, anche i Fiat 3000 risultano aver ricevuto la normale targa su due righe con la sigla su quella superiore e il numero su quella inferiore. Scompare a questo punto la lettera A per non ricomparire mai più.

Le dimensioni della targa posteriore dei corazzati erano, e sono, analoghe a quelle delle targhe dei veicoli civili, tuttavia, pur non mancando esempi contrari, specialmente recenti, essa è un po' più piccola, caratteristica già presente al tempo delle targhe di metallo e perpetuata con le targhe verniciate.

La posizione della targa posteriore normalmente è sempre stata sul lato sinistro, più o meno verso il centro del veicolo a seconda dello spazio libero disponibile sui vari modelli.

Sui carri Fiat 3000, data l'ingombrante attrezzatura che si trovava posteriormente, la targa - caso unico - era stata sistemata sul lato destro della torretta.

La targa anteriore si trova al centro del frontale del veicolo spostata verso il basso, e le sue dimensioni col tempo sono variate: dapprima era un po' più grande di quelle civili, poi nel primo dopoguerra divenne sensibilmente più grande (soprattutto più alta). Nei tempi recenti le sue dimensioni sono sostanzialmente analoghe a quelle civili anche se qualche volta alcune sono leggermente più alte.

Esistono anche su alcuni modelli rari esempi di targa anteriore divisa in due parti a causa della struttura dello scafo che non lascia altra possibilità, con la sigla nella sezione di sinistra e il numero a destra.

Ad ogni modo le targhe anteriori sono presenti con regolarità solo - e non sempre - dal dopoguerra. In precedenza la sua applicazione era decisamente saltuaria e non compare mai sui carri Fiat 3000 e sui carri veloci.

E' probabile che durante il periodo bellico alle unità che si trovavano al fronte veniva smontata la targa per renderne più difficile il riconoscimento in caso di cattura o di ricognizioni del nemico. Esiste anche la foto molto chiara di un carro armato con un piccolo numero (83) nel posto dove avrebbe dovuto trovarsi la targa posteriore.

Tutte le targhe posteriori hanno, fin dalla loro prima applicazione, il simbolo dei carristi, cioè una granata con fiamma in rosso, situata a destra della sigla, della stessa altezza degli altri caratteri, normalmente assente dalla targa anteriore. E' sempre verniciato e mai stampato. Col tempo si sono succeduti tipi più o meno stilizzati.

Nelle targhe con sigla E.I., dove vi figura anche la stelletta verde, la granata si trova normalmente a destra della stella e, più raramente e in dimensioni minori, sopra o sotto.

Concludiamo ricordando che, quando si parla di targhe di carri armati, ci si riferisce sempre, ancora oggi, a quelle di tipo tradizionale, cioè a quelle posteriori che portano le scritte su due righe e a quelle anteriori che hanno il formato di circa cm.25x5, con immatricolazione esclusivamente numerica, tutte caratteristiche ormai scomparse da tempo dal mondo delle targhe civili.

Il perpetuarsi di questa situazione deriva dal fatto che non è stata applicata la normativa del Ministero della Difesa dell'aprile 1979 che introdusse le targhe alfanumeriche con scritte su di una sola riga, in quanto essa veniva dichiarata applicabile solo ai soli veicoli di tipo *commerciale*.

CARATTERI DELLE SCRITTE

Nei tipi stampati d'anteguerra si trattava di caratteri moderni, più semplici da quelli con le "codine" delle targhe civili ed analoghi a quelli degli altri mezzi dell'esercito con solo saltuariamente piccole differenze nel

dettaglio della grafia delle cifre. Nei tipi verniciati, ovviamente, si è assistito ad un proliferare di modelli derivanti dai vari tipi di mascherine adottate, anche se le difformità non sono così numerose come nelle targhe della Marina, tanto che si possono individuare alcune caratteristiche costanti, e precisamente:

- Caratteri standard che imitano quelli stampati sulle targhe posteriori dei normali veicoli; si tratta del tipo più comune
- Caratteri dello stesso tipo, ma sensibilmente più piccoli, pur restando la targa delle dimensioni ordinarie
- Caratteri di tipo elegante, con le "codine" e altre piccole ricercatezze di stile
- Caratteri con le "codine", ma più semplici e più spessi dei precedenti
- Una serie di caratteri di fantasia, caratterizzati dalla spazio interno del numero 8 pieno. Un solo esempio conosciuto.

LE AUTOBLINDO

Premesso che le vicende in quanto a dimensioni ed aspetto sono analoghe a quelle dei carri armati, queste in origine, avevano la lettera B finale in luogo della A. Mentre i carri armati persero quasi subito la lettera, sembra che le autoblindo la mantenessero molto più a lungo, così come mantennero la targa con le scritte su di una sola riga: infatti la piccolissima autoblindo sperimentale Vespa del 1942 portava ancora una targa di questo tipo con la scritta RE 779 B.

Nel dopoguerra la loro targa perse ogni individualità e le immatricolazioni sono promiscue a quelle dei corazzati senza nessuna distinzione.

Sembra che fossero immatricolati fra le autoblindo anche tutti quei veicoli come autocarri e camionette protette, prodotti in serie limitate soprattutto in vista della campagna in Africa Settentrionale. E' accertato che il primo gruppo prodotto di AS 42 entrò a far parte del *Gruppo Sahariano AS* e ad esse furono assegnate le targhe da 790B a 794B e 797-798B. Al riguardo va notato che al Gruppo furono assegnati organicamente anche due autocarri protetti SPA AS 37 e un altro autocarro ordinario che sembra fossero targati rispettivamente 795-796B e 799B: non ho potuto avere conferma di questa notizia, ma se le cose stessero veramente così, avremmo l'unico esempio noto di targhe assegnate in base al reparto di appartenenza senza rispettare alcuna regola tradizionale di immatricolazione.

D'altra tutti i veicoli sahariani rappresentano un'anomalia perché erano privi di protezione e quindi non avrebbero dovuto essere considerati mezzi blindati e nell'assegnazione delle targhe ci si sarebbe dovuti regolare di conseguenza: furono però assimilati alle autoblindo probabilmente perché armati ed impiegati assieme ad esse.

E' comunque a questo proposito che si ha la dimostrazione dell'esistenza di targhe false: un'AS 37 oggi esistente e restaurato porta il numero RE 797B: come approssimazione alla realtà si va abbastanza vicino, ma il numero 797 apparteneva, come abbiamo visto prima e come risulta dai documenti dell'epoca, ad un AS 43, veicolo con aspetto e caratteristiche completamente differenti.

IL SISTEMA DI NUMERAZIONE FINO AL 1945

La prima serie di 100 carri Fiat 3000 che, come s'è detto, inaugurarono le targhe RE xxx A di formato "lungo", ricevette la numerazione da 1 in poi (il numero noto più basso è 34 A). Il lotto successivo, consegnato dopo qualche tempo, proseguì la sequenza da 100 in poi. Il numero più alto è 186 A, superiore al numero di veicoli costruiti, che denoterebbe qualche irregolarità nella sequenza.

Negli anni '30 li troviamo però tutti registrati con un numero da 1000 in poi: sembrerebbe che, con l'istituzione della targa su due righe, si sia deciso di reimmatricolarli utilizzando solo numeri con quattro cifre; successivamente si ebbe l'immatricolazione dei carri L3, cui seguirono gradualmente tutti i tipi successivi: in linea di massima sembra seguito il normale criterio cronologico, benché dalla fotografie risulterebbero delle eccezioni, ma forse potrebbe trattarsi di errori nella determinazione del numero dovuti alla poca chiarezza delle immagini o a targhe di fantasia di veicoli restaurati. Da alcune elementi si deduce che è comunque probabile che l'assegnazione dei numeri di targa sia stata determinata in anticipo per scaglionare in relazione alle ordinazioni, ma mancano al momento dati sufficienti per poter meglio elaborare questa ipotesi.

In questo contesto vi sono alcuni dubbi sulle targhe dei carri L 3: esiste una chiara fotografia risalente senza possibilità di errore al 1935, in cui figura un L 3 con targa RE 16xx. Il numero, piuttosto elevato, farebbe quindi pensare che già allora parecchi di essi, forse tutti quelli fino a quel momento entrati in servizio, avessero ricevuto una propria targa. Questo però non si concilia con il fatto che, soprattutto nel periodo della guerra in Africa Orientale e in quella di Spagna ma anche in molte altre occasioni, le fotografie li mostrano inequivocabilmente non targati. Forse c'era di non applicare la targa se non in qualche occasione, ma il problema è ancora da chiarire.

Uno specchietto di massima potrebbe schematizzare la situazione dei numeri di targa assegnati fino al 1943 benché, in alcuni punti, i dati siano molto approssimativi:

Tipo	Anni	Unità	Targhe
Fiat 3000 e L3	<1940	1500c.	RE 1000-2000
M 13	1940	30	RE 2001-2030
L 3	<1940	470	RE 2031-2400
M 14	1941	100	RE 2401-2500
M 11	1940	100	RE 2501-2600
M 13	1940-41	700c.	RE 2601-3550
P 40	1941	1	RE 3562
M 14	1941-42	100	RE 3501-3600
Semovente M40	1941	60	RE 3601-3660
M 15	1942	100	RE 3701-3800
L6	1941-42	300c.	RE 3801-4100
Semovente M42	1942-43	280c.	RE 4101-4600
M 14	1942	400	RE 4601-5000
M 15	1942-43	160	RE 5001-5200
Semovente M41	1942-43	200c.	RE 5601-5800

Non sono riuscito ad inquadrare i semoventi L 40, forse ascrivibili alla sequenza 5200-5600, assieme agli M 14 non considerati nella tabella.

Conosco anche qualche targa con numerazione a tre cifre, montata su L 3 o anche su veicoli più moderni, sulla cui attendibilità è impossibile pronunciarsi.

La targa più alta che conosco è RE 6432 appartenente a un semovente di artiglieria consegnato nel 1943 e 7221 applicata a un carro armato di tipo non identificato, ma queste targhe sollevano dei problemi, considerando che si dovrebbero presupporre, in caso di numerazione consequenziale da 1000 in poi, l'esistenza di oltre 7000 veicoli, mentre in realtà, al massimo, ne furono realizzati poco più di 4500. Forse i numeri superiori a 7000 furono assegnati ai mezzi di preda bellica, sempre che questi siano stati effettivamente immatricolati, ma non ci sono prove.

Sono noti pochi carri armati e semoventi (tutti conservati a scopo museale) con targhe RE 10xxxxx. A parte il solito dubbio sulle targhe di fantasia, potrebbero essere fra i pochi esemplari restati in servizio nel dopoguerra e targati con la nuova targa EI a sei cifre e, in sede di restauro, abbiano avuto la sigla cambiata da EI a RE per rendere più immediatamente visibile il periodo cronologico nel quale entrarono in servizio.

Questo sempre che la targa a sei cifre per i corazzati non sia stata introdotta fra il 1943 e il 1946-47, durante la vigenza della sigla R.E. ma mi sembra poco probabile: a che scopo (con tutti problemi che c'erano allora) ritargare dei mezzi che avevano una targa regolare? Questo sempre che non si sia voluto risistemare, dando dei nuovi numeri, il parco esistente all'epoca, ridotto a pochi esemplari. Purtroppo mancano esempi fotografici di quel periodo.

Meno chiaro appare il sistema di numerazione riservato alle autoblindo.

Sono molto poche le informazioni e le immagini di targhe di autoblindo in guerra (le fotografie che le ritraggono al fronte le mostrano quasi sempre senza targa), e manca anche qualsiasi immagine di autoblindo AB 611 targate.

Durante la guerra 1940-45 alcune autoblindo furono trasformate in veicoli ferroviari per il pattugliamento delle linee, soprattutto nelle zone occupate dalla Jugoslavia, dopo aver ricevuto ruote adatte a percorrere i binari.

Restarono con le normali targhe preesistenti.

Dai pochi dati disponibili si potrebbe ricavare la seguente tabella che, peraltro, resta molto vaga:

Targhe	Anni	Quantità	Tipi	
RE 1-150B	1915-17	120c.	Lancia IZM	Le unità con numero di targa 72, 82, 83, e 85B prestarono servizio a Tientsin fino all'8.9.1943
RE 101-300B	1941	200	AB 43	
RE 301-700B	1941-43	400	AB 41	
RE 701-900B	1941-43	200	AS 42 e 43	
RE 779B	1942	1	Vespa	
RE 901-1400B	1943	180	AB 41 e 43	
RE ?	1943-45	250	Lince	Nel dopoguerra alcune ancora mantenute in servizio nell'Esercito e nella Polizia

Gli autoprotetti sono immatricolati regolarmente fra gli autoveicoli ruotati.

Il numero di targa più basso conosciuto è Re 51B assegnato ad un'autoblindo Lancia, mentre il più alto è RE 1361B. Alcune AB43 portano una targa RE superiore a 1000 priva della B finale. Anche in questo caso saremmo in presenza di numeri molto superiori agli esemplari costruiti ma d'altra parte, questo non è una novità, perché è quasi scontato che le targhe delle autoblindo non hanno una numerazione non consequenziale.

Anche per le autoblindo sono note targhe superiori a 100000, la cui autenticità è da verificare.

NUMERAZIONE DOPO IL 1945

Il periodo fu caratterizzato dall'introduzione di una numerazione a sei cifre promiscua per autoblindo e carri armati, che era la più alta presente nel parco dei veicoli militari che allora, e successivamente per parecchi anni, portarono tutti una targa con sole cinque cifre.

Considerato tuttavia che la nuova numerazione delle targhe dell'Esercito del dopoguerra non sembra che abbia previsto numerazioni a quattro cifre, ci si domanda perché non si sia continuato ad usare ancora questo tipo di numerazione come avveniva prima del 1943.

Ad ogni modo la numerazione a sei cifre non era sconosciuta, perché era stata largamente adottata durante la guerra per la temporanea immatricolazione di un'eterogenea serie di veicoli di disparata provenienza.

Quindi ai mezzi corazzati e blindati, il cui numero era tra peraltro ridotto ai minimi termini, fu riservata la sequenza superiore a 100000, separando anche a prima vista le loro targhe da quelle dei mezzi ruotati dai quali, in fondo, differivano sotto ogni aspetto.

I primissimi numeri dopo 100000, probabilmente non oltre il 100500, furono assegnati ai pochi veicoli di produzione nazionale sopravvissuti al conflitto, e ad essi seguirono per molti anni le serie dei mezzi ceduti dagli alleati.

Il numero 105000 fu raggiunto nella prima metà degli anni '50, e il 110000 all'inizio del decennio successivo, coincidente con la consegna dei primi M113.

Negli anni recenti, eliminando il materiale eterogeneo e riducendo il parco a pochi tipi di grande efficienza, il ritmo delle immatricolazioni è rallentato, così che non è ancora stato raggiunto il numero progressivo 119000.

La numerazione segue abbastanza fedelmente la normale successione temporale delle acquisizioni e corrisponde in linea di massima al numero di veicoli entrati in servizio, ma probabilmente vi è qualche sequenza non assegnata, così come qualche altra, dopo essere stata in un primo momento saltata, potrebbe essere stata riutilizzata successivamente alterando il criterio cronologico.

D'altra parte, se è abbastanza verosimile l'assegnazione di 9000 numeri (da 110000 a 119000) negli ultimi quarant'anni, con un tasso annuo di poco più di duecento veicoli periodicamente rinnovati o di nuova acquisizione, è meno verosimile che nei quindici anni o poco più precedenti ne siano stati assegnati 10000 (da 100000 a 110000), cioè un'immissione annua nel parco di quasi 700 mezzi, un numero largamente superiore a quelli effettivamente consegnati ed alle reali esigenze del nostro esercito.

Ad ogni modo, pur tenendo conto delle già accennate anomalie e lacune, le sequenze assegnate che ho individuato – senza dubbio suscettibili di correzioni - sono le seguenti:

Sequenza	Tipo
EI 100000-100500	Nazionali prebellici
EI 100501-101000	Autoblindo M 8
EI 101001-101800	Carro armato M 4A1
EI 100801-101900	Semicingolato M 3 A1 White
EI 101901-102500	Carro armato M 4A1
EI 102501-103000	M 1 Tank bulldozer
EI 105001-105300	Carro armato M 24
EI 105301-105600	Carro armato M 44
EI 105601-105800	Semovente M 7
EI 106101-106500	Carro armato M 26
EI 106501-107000	Carro armato M 47
EI 107001-107100	Carro armato M 26
EI 107801-107900	Semovente M 36B1
EI 107901-108000	Carro M 74 da recupero
EI 108001-108800	Semovente M 110
EI 108801-109000	Semovente M 109

EI 109001-110050	Carro armato M 47
EI 110051-102800	Semovente M 113/M106
EI 112801-113000	Carro armato M 60A1
EI 113001-115000	Semovente M 113/M106
EI 115001-115250	VCC 1/2
EI 115251-115400	Carro armato M 60A1
EI 115401-115500	Semovente M 109
EI 115501-117100	Carro armato Leopard
EI 117101-117200	VCC 1/2
EI 117201-117300	Semovente M 109
EI 11732x-11734x	Anfibio LVTP7-AAV 7
EI 117351-117500	VCC 1/2
EI 117501-117600	Autoblindo Centauro
EI 117601-117700	VCC 1/2
EI 117701-117850	Fiat 6614/6616
EI 117851-118000	VCC 1/2
EI 118001-118100	Fiat 6614/6616
EI 118101-118250	Carro armato Leopard
EI 118251-118300	Semovente M 109
EI 1183xx-	Lanciarazzi MLRS
EI 118301-118600	Autoblindo Centauro
EI 118601-118700	Fiat 6614/6616
EI 118701-118900	Carro armato Ariete
EI 1189xx-	Reanult VAB Reco NBC