

LE TARGHE PROVVISORIE

di Guglielmo Evangelista

CHE COSA SONO E CHE COSA NON SONO LE TARGHE PROVVISORIE

Ho preso lo spunto per approfondire questo argomento dopo essermi imbattuto per caso, su Internet, in un forum sulla Vespa, dove si parlava di una targa bianca di cartone: numerose persone erano intervenute, ma nessuno aveva un'idea chiara di che cosa fosse mentre era evidente, dalla pur sommaria descrizione, che si trattava di una targa provvisoria.

In effetti sulle targhe provvisorie c'è parecchia disinformazione perché, salvo poche eccezioni, si tratta di un tipo che oggi è quasi del tutto sconosciuto, ed era facile da incontrarsi solo in un tempo che ormai è lontano decenni.

Le targhe provvisorie, in primo luogo, sono molto differenti dalle targhe temporanee: questa funzione viene assolta dalle targhe speciali con la sigla EE (Escursionisti esteri), anche queste piuttosto rare, ma comunque più comuni e conosciute, né esse hanno una qualsiasi similitudine con le targhe di prova che presuppongono sempre un'attività di collaudo o commerciale.

Le targhe provvisorie non sono neppure targhe per i veicoli da esportare, che esistono in parecchi paesi stranieri, ma che sono ignorate dal nostro ordinamento, e non sono neppure targhe assegnate in sostituzione di una targa smarrita o deteriorata.

La confusione può nascere dal fatto che talvolta possono avere qualche caratteristica dei tipi precedenti (hanno durata limitata nel tempo, possono comparire su veicoli in esportazione, possono essere applicate a veicoli che stanno venendo sottoposti a prove), ma in realtà la loro unica funzione è quella di rappresentare un sostituto della targa vera e propria, in attesa che questa sia materialmente assegnata al mezzo, oppure quando questa, per motivi che vedremo più avanti, non può esistere o non è valida.

In tutti i casi il veicolo deve però essere munito di un valido documento di circolazione.

Le ipotesi più frequenti che si sono riscontrate nell'uso delle targhe provvisorie sono le seguenti:

- Vengono applicate in attesa della consegna della targa definitiva. E' un caso che oggi non sembra più verificarsi e, a giudicare delle fotografie d'epoca, non si verificava con frequenza neppure nel passato meno vicino a noi ma, durante gli anni '60, divenne praticamente una prassi inevitabile perché, probabilmente, tanto gli uffici il cui lavoro era ancora tutto manuale, quanto procedure inerenti la stampa e la distribuzione non erano in grado di stare al passo con il fortissimo incremento della motorizzazione. Il problema riguardava essenzialmente le autovetture: le targhe provvisorie dei motocicli erano rarissime e le targhe definitive venivano normalmente assegnate immediatamente. L'impiego delle targhe provvisorie nella funzione di "attesa" raggiunse il suo picco verso il 1960-1965, per poi decrescere rapidamente fino, praticamente, quasi a scomparire con l'avvento degli anni '70. Le auto della mia famiglia non ricevettero alcuna targa provvisoria nel 1957, 1959 e 1970, mentre la ebbero nel 1964.
- Possono essere assegnate ai veicoli d'epoca, assieme ad un apposito foglio di via per recarsi nei luoghi dove si tengono manifestazioni. Si tratta di una normativa recente e, naturalmente, riguarda solo quei veicoli che non possiedono più documenti e targa regolari.
- Vengono assegnate sui veicoli destinati all'esportazione che, nuovi di fabbrica o radiati, raggiungano il paese estero con i propri mezzi.

Al termine del suo uso la targa provvisoria perde di validità: nel silenzio della normativa può essere quindi indifferentemente distrutta, riconsegnata o restare al proprietario.

LA STORIA

Le targhe provvisorie hanno un'origine antica: vennero previste per la prima volta dall'articolo 27 del Regio Decreto 811 del 2 luglio 1914 e dovevano essere impiegate durante il tragitto fino alla Prefettura dove veniva montata e piombata la targa definitiva.

Si differenziavano da quelle ordinarie, oltre che per essere confezionate in cartone, per il formato che era quadrato, di cm. 20x20. Venivano rilasciate dai Circoli ferroviari di ispezione o dalle loro sezioni (che, fin da prima dell'invenzione dell'automobile, accentravano le competenze su tutti i sistemi di trasporto terrestre): portavano il numero della provincia dove aveva sede l'ufficio e il numero progressivo di uno speciale foglio di via, il tutto in nero su fondo bianco.

Di fatto l'uso del cartone era dettato dall'essere il materiale più economico per un targa dalla vita breve, ma talvolta venivano appositamente confezionate su supporto metallico.

Per i motocicli non era prevista alcuna targa, ma solo il foglio di via.

Le circoscrizioni dei Circoli Ferroviari di Ispezione erano le seguenti:

| Sede | Province di competenza |
|-------------|---|
| Torino | TO, AL (parte), CN, NO (parte) |
| Milano | MI, BG (parte), CO, CR (parte) PV, AL (parte), NO (parte), PC |
| Verona | VR, BS, CR (parte), MN, PD, VE, VI, UD, BG (parte) |
| Genova | GE, IM, MS, AL (parte) |
| Bologna | BO, FE, FO, MO, PR, RA |
| Firenze | FI, LI, LU, PI, PG (parte) |
| Roma | Roma, PG (parte) |
| Napoli | NA, CE |
| Foggia | FG, BA, LE |
| Palermo | PA, AG, ME |
| Cagliari | CA, SS |

Dalle fonti consultate, senza apparente ragione, mancano regolarmente alcune province: se alcune erano all'epoca prive di servizi ferrottranviari in concessione come Potenza o Teramo tanto da far ritenere l'inesistenza di un ufficio o di una sezione, manca anche Catania, dove si trovavano alcune tranvie e l'importante ferrovia Circumetnea.

Dopo il 1918, cessata l'amministrazione militare, furono aggiunti i Circoli di Bolzano e Trieste con competenza sul Trentino-Alto Adige e la Venezia Giulia.

Con la nuova normativa che, a partire dal 1927, rivoluzionò il campo automobilistico, fu cambiato l'aspetto anche delle targhe provvisorie. Il R.D.L. 3179 del 2 dicembre 1928, confermò la loro assegnazione da parte dei Circoli Ferroviari di Ispezione (non si parla più di sezioni); non si ricorse però alle nuove sigle provinciali, ma a dei particolari codici assegnati a ciascun ufficio.

Le sigle dei Circoli, che a partire dal 1933 furono sostituite da sigle ispirate a quelle presenti sulle targhe ordinarie, erano le seguenti:

| Fino al 1933 | | Dal 1933 | |
|---------------------|----------------|-----------------|--------------------|
| <i>Sigla</i> | <i>Circolo</i> | <i>Sigla</i> | <i>Note</i> |
| IA | Ancona | A | |
| IB | Bari | Ba | |
| IC | Bologna | Bo | |
| ID | Bolzano | Bz | |
| IE | Brescia | Bs | Soppressa nel 1948 |
| IF | Cagliari | Ca | |
| IG | Catanzaro | Cz | |
| IH | Firenze | F | |
| II | Genova | G | |
| IL | Milano | M | |
| IN | Napoli | N | |
| - | - | Pd | Padova, dal 1948 |
| IO | Palermo | P | |
| - | - | Pe | Pescara, dal 1948 |
| IP | Roma | R | |
| IQ | Torino | To | |
| IR | Trieste | Ts | |
| - | - | Ud | Udine (dal 1948?) |
| IS | Verona | V | Soppressa nel 1948 |

Manca la sigla IM: forse la M era destinata a targhe assegnate in casi speciali dal Ministero.

Il formato si adeguò a quello dei veicoli ordinari, divenne cioè rettangolare, con il numero seguito dalla sigla.

La normativa non diceva nulla circa il colore da adottare: vi sono esempi a fondo bianco e scritte in nero per distinguerle da quelle ordinarie, o nere con scritte bianche, per imitazione delle medesime.

Allora come oggi non era stata prevista la targa anteriore, anche se talvolta vi sono esempi di targhe provvisorie anteriori confezionate per iniziativa del proprietario del veicolo.

Il Regio Decreto n.1740 del 1933, oltre a cambiare le sigle identificative dei Circoli Ferroviari di Ispezione che abbiamo visto prima, stabilì che le targhe provvisorie dovessero avere formato rettangolare con le scritte su due righe, mentre una modifica importante dal punto di vista amministrativo si ebbe con il Decreto 370 del 5 maggio 1941 che istituì gli Ispettorati Compartimentali della Motorizzazione che assunsero tutte le competenze in campo automobilistico.

A partire dal 1933, anche se ancora una volta il colore non è specificato, il fondo delle targhe fu sempre bianco e le scritte in nero ma, a giudicare dai contrasti di tono delle fotografie, sembra che in qualche caso la sigla fosse rossa.

Nelle targhe successive al 1933 la posizione più comune della sigla provinciale è quella che compare sulle targhe ordinarie, cioè sulla riga superiore a sinistra, ma vi sono anche esempi nei quali la sigla compare sulla riga superiore a destra o sulla riga inferiore a sinistra, sotto i numeri. In ogni caso le cifre, che sono sempre cinque essendovi zeri complementari, sono sulla stessa riga.

Nel dopoguerra vi furono alcuni rimaneggiamenti delle circoscrizioni territoriali: con il Decreto Legislativo del 7 maggio 1948 n.557 fu soppresso l'ufficio di Brescia, le cui competenze furono trasferite a quello di Milano, con il Decreto Ministeriale 23359/630 del 30 settembre 1948 fu soppresso quello di Verona, trasferito a Padova ed infine, con D.M. 24275/502 del 9 ottobre 1948 fu istituito l'Ufficio di Pescara.

Abbastanza curiosa la sorte dell'Ufficio di Trieste che, con la costituzione del Territorio Libero, venne sostituito per il Friuli da quello di Udine, ma curiosamente rimase in attività, pur restando formalmente italiano, con le funzioni di *Ispettorato Compartimentale per Trieste*, mantenendo indifferentemente la sigla Ts sia prima del 1954 che dopo il ritorno della città in Italia, fino alla promulgazione del nuovo Codice della Strada.

Il Decreto ministeriale del 13 gennaio 1949 confermò le sigle e l'assetto degli Ispettorati. Probabilmente nello stesso periodo comparve anche sulle targhe provvisorie lo stemma della repubblica, situato sempre a destra della sigla; accanto allo stemma figurava in caratteri minuscoli la scritta: *Ispettorato Compartimentale delle Motorizzazione Civile e dei Trasporti in Concessione per.....* con il nome della regione e della sede.

I CODICI DELLA STRADA

Le targhe provvisorie furono disciplinate dall'articolo 331 del Codice della Strada promulgato con D.P.R. del 30 giugno 1959 e dall'articolo 420 del Regolamento d'esecuzione.

Rispetto al passato l'innovazione più importante fu l'organizzazione su base provinciale degli Uffici della Motorizzazione, e l'assegnazione di nuovi codici, uno per ciascuna provincia.

I codici di tali Uffici della Motorizzazione, che peraltro non ho mai rintracciato in altri documenti ma solo sulle targhe provvisorie, integrati con l'aggiunta delle nuove province, sono tuttora in vigore e sono i seguenti:

| Codice | Provincia | Regione |
|--------|-----------|--------------------------|
| A1 | AL | Piemonte e Valle d'Aosta |
| A2 | AO | |
| A3 | AT | |
| A4 | CN | |
| A5 | NO | |
| A6 | TO | |
| A7 | VC | |
| A8 | BI | |
| A9 | VB | |
| B1 | BG | |
| B2 | BS | |
| B3 | CO | |
| B4 | CR | |
| B5 | MN | |
| B6 | MI | |
| B7 | PV | |
| B8 | SO | |
| B9 | VA | |
| B10 | LC | |
| B11 | LO | |
| C1 | BZ | Trentino-Alto Adige |
| C2 | TN | Veneto |
| D1 | BL | |
| D2 | PD | |
| D3 | RO | |
| D4 | TV | |
| D5 | VE | |
| D6 | VR | |
| D7 | VI | |

| Codice | Provincia | Regione |
|--------|-----------|----------------|
| H1 | GE | Liguria |
| H2 | IM | |
| H3 | SP | |
| H4 | SV | |
| L1 | BO | Emilia-Romagna |
| L2 | FE | |
| L3 | FO | |
| L4 | MO | |
| L5 | PR | |
| L6 | PC | |
| L7 | RA | |
| L8 | RE | |
| L9 | RN | |
| M1 | AR | |
| M2 | FI | |
| M3 | GR | |
| M4 | LI | |
| M5 | LU | |
| M6 | MS | |
| M7 | PI | |
| M8 | PT | |
| M9 | SI | |
| M10 | PO | |
| N1 | PG | Umbria |
| N2 | TR | |
| O1 | AN | Marche |
| O2 | AP | |
| O3 | MC | |
| O4 | PS | |

| Codice | Provincia | Regione |
|--------|-----------|-----------------------|
| R1 | CB | Abruzzo-Molise |
| R2 | CH | |
| R3 | AQ | |
| R4 | PE | |
| R5 | TE | |
| R6 | IS | |
| S1 | AV | Campania e Basilicata |
| S2 | BN | |
| S3 | CE | |
| S4 | MT | |
| S5 | NA | |
| S6 | PZ | |
| S7 | SA | |
| T1 | BA | Puglia |
| T2 | BR | |
| T3 | FG | |
| T4 | LE | |
| T5 | TA | |
| V1 | CZ | Calabria |
| V2 | CS | |
| V3 | RC | |
| V4 | KR | |
| V5 | VV | |
| W1 | AG | Sicilia |
| W2 | CL | |
| W3 | CT | |
| W4 | EN | |
| W5 | ME | |
| W6 | PA | |

| | | |
|-------|----|------------------------------|
| E1 | GO | Friuli- Venezia Giulia |
| E2 | UD | |
| E3 | PN | |
| Z, E4 | TS | |

| | | |
|----|------|-------|
| P1 | FR | Lazio |
| P2 | LT | |
| P3 | RI | |
| P4 | Roma | |
| P5 | VT | |

| | | |
|----|----|----------|
| W7 | RG | Sardegna |
| W8 | SR | |
| W9 | TP | |
| X1 | CA | |
| X2 | NU | |
| X3 | SS | |
| X4 | OR | |

La tabella si presta ad alcuni commenti.

- La suddivisione delle regioni e, in particolare, i casi di accorpamento di due di esse, riflettono la situazione del tempo, quando esse non erano enti a sé stanti, ma solo tradizionali suddivisioni statistico-amministrative. L'associazione della Basilicata con la Campania, al giorno d'oggi gravitante verso la Puglia, ha origini antichissime, ancora precedenti all'Unità d'Italia
- Le origini tradizionali dell'elenco sono confermate dalla disposizione delle regioni, che partono dal Piemonte e, al loro interno, dalla disposizione alfabetica delle province che non sono quelle ufficiali dell'Istituto di Statistica, seguita da molti documenti, che porta in testa la Liguria e dispone le province in senso nord-sud antepoendo a tutte i capoluoghi regionali.
- Mancano le lettere I, Q e U, mentre non si sono avuti scrupoli ad inserire la quarta delle lettere normalmente "vietate" nelle composizioni alfanumeriche, perché possono creare confusione con le altre, cioè la O.
- Se per evitare confusioni è abbastanza logico che si siano volute evitare le lettere I e U (ma c'è la O), non si capisce la ragione per cui nella sequenza manchino la F e la G.
- Le nuove province costituite successivamente al 1959 vengono inserite in coda alle altre per evitare, se fossero messe in ordine alfabetico, modifiche alle sigle di tutti gli altri uffici.
- Trieste, che ormai nel 1959 era ormai tornata da tempo ad ogni effetto all'Italia, era contraddistinta dall'incongrua lettera Z senza numero e soltanto con la promulgazione del nuovo Codice della Strada negli anni '90, ha ricevuto la sigla E4, correttamente inserita dopo Pordenone.

La stessa normativa del 1959 confermò le dimensioni delle targhe che sono identiche a quelle ordinarie, cioè mm. 275x200 per gli autoveicoli e per i rimorchi per i quali, per la prima volta, si parla di targhe provvisorie e mm. 165x165 per i motocicli, anche questi nominati per la prima volta.

In tutti i casi il numero veniva posizionato sulla riga superiore e la sigla su quella inferiore; alla sua sinistra si trova lo stemma della Repubblica, sotto il quale sono stampate alcune indicazioni tecniche dell'Istituto Poligrafico dello Stato.

Si potrebbe pensare che, per analogia, le macchine agricole potrebbero usare le medesime targhe provvisorie degli altri veicoli, ma il Codice non ne parla né ho mai avuto occasione di vederne: è probabile che per esse il loro impiego non sia previsto.

Poiché fino a poco tempo fa accadeva che talvolta alla frontiera i funzionari della dogana ritenessero necessario ritirare la targa provvisoria sui veicoli destinati all'esportazione, lasciando l'automobilista interessato senza alcuna targa e quindi impossibilitato a proseguire, intervenne il Ministero dei Trasporti che, con la Circolare 4612/M350 dell' 8 marzo 2004, ribadì esplicitamente che le targhe provvisorie potevano circolare anche all'estero.

Il nuovo Codice della Strada non ha portato a modifiche significative, confermando i codici degli uffici provinciali della Direzione Generale della Motorizzazione Civile, inserita nel Dipartimento dei Trasporti Terrestri del Ministero, la presenza del marchio ufficiale della Repubblica e la serie progressiva di cinque numeri, ma senza dire nulla circa il formato.

Per poter essere comodamente sistemate negli alloggiamenti si usano attualmente, compaiono anche targhe provvisorie con le scritte su di una sola riga e, in queste, con la sigla che precede i numeri mentre lo stemma è interposto fra i due gruppi di caratteri.

Vi sono anche esempi di targhe a fondo giallo con la sigla posposta o anteposta ai numeri: si tratta però di targhe ufficiose, probabilmente realizzate per motivi estetici o pubblicitari, tanto che mancano dello stemma.

Di fatto le targhe provvisorie sono le uniche che non sono state praticamente toccate dalla nuova normativa: permettono ancora la possibilità di individuare la provincia di rilascio e mantengono la semplice sequenza numerica che ha proseguito senza soluzione di continuità con l'originaria progressione.

Il Codice ha tuttavia ammesso la possibilità che le serie vengano modificate ed integrate da caratteri alfabetici, e non si può escludere che prima o poi qualche funzionario o qualche politico ci metta gli occhi sopra e si convinca che sono troppo antiquate, decidendo di rivoluzionare anche la loro numerazione.

NUMERAZIONE

Esistono parecchie foto dei vari tipi di targhe provvisorie, che danno alcune informazioni sulla progressione della numerazione: le immagini sono chiare, ma non sono sempre chiari gli elementi che se ne ricavano.

Ricordiamo due esempi:

- La 25316 IL di Milano, risalente alla fine degli anni '20, la cui immagine è riportata sul sito *targheitaliane.it*, ha un numero troppo alto per essere una targa provvisoria e forse, per qualche motivo sconosciuto, riproduce un numero di targa definitiva.
- La MI 360 è una targa di cartone di fine anni '40. Anche in questo caso la numerazione, troppo bassa, è incongrua: forse si tratta di una targa di prova di fantasia.

E' interessante accennare alla 01712 M, che ha numerazione congrua in relazione alla presumibile epoca di rilascio, e che è un esempio precoce della presenza di zeri complementari

Negli anni '60, a causa del notevole numero di richieste di questo tipo di targhe, nelle principali province e successivamente anche in molte minori, la numerazione, partita nel 1959 da 00001, raggiunse rapidamente il numero 99999: in questo caso la progressione ripartiva da 00001: dato che l'assegnazione e la sostituzione di queste targhe aveva un ciclo molto rapido, non c'era ovviamente alcun problema di sovrapposizioni.

Con il sistema seguito è molto difficile individuare la data di assegnazione di una qualsiasi sequenza di numerazione delle targhe provvisorie ed una buona serie di osservazioni è impossibile per il loro breve periodo di vita: a meno di non sapere qualche data esatta di consegna o, se si tratta di una testimonianza fotografica, l'epoca dell'immagine, è praticamente impossibile stabilire le date di rilascio.

Dato che consideravo con poco interesse le targhe provvisorie, ne ho pochi ricordi limitati a Roma, la città dove abitavo e dove ne avevo sempre un gran numero sotto gli occhi.

Nella Capitale, negli anni '60, il numero di targhe assegnate risultava pressoché identico alla progressione delle normali targhe definitive: la 1100D di famiglia, acquistata nel giugno del 1964, prima della targa definitiva (Roma 745060), ricevette la targa provvisoria 04813 P4. Da questo punto di partenza e da altri avvistamenti, precedenti e successivi, potei stabilire che vi fu una sequenza di centomila P4 più o meno corrispondente ai numeri definitivi 640.000-740.000, e ve ne fu un'altra uguale da 740.000 a 840.000.

Il numero 10579, assegnato a Reggio Emilia nel 1969, ben può figurare come seconda sequenza usata in quella provincia, dopo che si esaurì la prima iniziata nel 1959

L'autobus con targa LI 100.000, assegnata nel 1967, portava in precedenza la targa provvisoria 71511 M4: considerando il numero raggiunto dalle targhe di quella provincia nel 1959, si ha conferma, come in pratica, ogni targa definitiva fosse preceduta da una provvisoria.

TARGHE SPECIALI

Presso i vari enti titolari di targhe speciali non mi risulta che, in genere, si siano utilizzate targhe provvisorie, poiché non vi erano i ritardi burocratici incontrati dall'amministrazione civile, essendo già predeterminato l'acquisto di ogni lotto né, comunque, i veicoli dei vari autoparchi si sono mai trovati nelle condizioni per le quali è previsto l'impiego di targhe provvisorie

Ad ogni modo le normative note non ne fanno mai cenno né mi è mai capitato un avvistamento.

Il fatto viene confermato dall'immagine di una vettura acquistata dalla Croce Rossa che è ritratta con la targa provvisoria civile, dimostrando l'inesistenza di questo tipo presso la CRI.

L'unica eccezione riguarda alcune targhe dei Vigili del Fuoco, risalenti agli anni '50, dalla fattura piuttosto rozza e di cartone, con la sigla VF sulla riga superiore e due cifre su quella inferiore, talvolta precedute da uno zero.

TARGHE COLONIALI

L'articolo 74 del Regio Decreto n. 1755 del 3 aprile 1937 sulla circolazione automobilistica della Libia prevedeva per*gli autoveicoli circolanti per operazioni di collaudo e di immatricolazione e quelli che si debbono recare a riviste di autoveicoli prescritte dall'autorità militare od a fiere autorizzate di veicoli usati*...una targa provvisoria solo posteriore di cartone rilasciata dall'Ufficio delle Opere Pubbliche della colonia, di forma rettangolare e con un numero progressivo, verosimilmente comune per l'intera Libia. Non è specificato nulla circa il colore e le dimensioni.

Per quanto concerne l'Eritrea, mentre nulla si conosce sull'esistenza di targhe provvisorie per gli autoveicoli acquistati sul posto, sono noti due tipi di targa provvisoria, entrambi in cartone: una porta la scritta *collaudo* con le scritte in nero su bianco, la sigla E.R., mentre l'altra ha la scritta *T.P. sbarco* con sigla ER. in rosso su bianco. Entrambe portano un numero progressivo di tre cifre e sono state rilasciate dal Regio Automobile

Club. Il formato è rettangolare, maggiormente sviluppato in lunghezza per la prima e in altezza per la seconda.

Si tratta di targhe provvisorie rilasciate ad automezzi importati definitivamente, e valide per trenta giorni prima dell'immatricolazione in colonia. Secondo la normativa dell'epoca la prima veniva assegnata ai veicoli nuovi che dovevano essere sempre sottoposti a collaudo, la seconda a quelli usati.

Entrambe erano rilasciate dal Regio Automobile Club d'Italia, competente su tutta la materia delle targhe nella seconda metà degli anni '30 nell' Africa Orientale Italiana. Probabilmente, oltre che in Eritrea, targhe analoghe esistevano anche negli altri territori.

Esiste infine una targa provvisoria che, in una foto scattata a Roma, figura su uno degli autobus destinati ad essere inviati in AOI.

Su fondo bianco si leggerebbe sulla riga superiore: TP (o IP) ER forse in rosso, e su quella inferiore il numero 3566 in nero. Purtroppo è chiaro soltanto il numero e non si può essere del tutto sicuri che le lettere siano proprie quelle. Non è escluso, tuttavia, che si tratti di una targa di prova: il campo è libero ad ogni ipotesi.

TARGHE DI EMERGENZA

Nell'estate del 1966 vi fu un lungo periodo di sciopero della Motorizzazione (o dell'Automobile Club?), di cui non ricordo le modalità, durante il quale le targhe non furono assegnate. Le auto circolarono con una targa *sui generis*, che può essere considerata provvisoria solo di fatto perché destinata a rimpiazzare quella definitiva, ma non di diritto non avendo nessuna attinenza con quella prevista dalla legge.

Infatti, pur essendo una targa a fondo bianco, su di essa figurava tanto la normale sigla provinciale quanto il normale numero definitivo che, a quanto pare, era già noto.

Le dimensioni e il tipo dei caratteri variavano leggermente a seconda della provincia di rilascio, mentre l'impostazione, basata su scritte su due righe, era identica per tutte.

Molte targhe non erano di cartone ma di semplice carta e bastava un po' di pioggia per ridurle in pessimo stato.

A dire la verità, non le considerai molto, così non riesco a ricordare bene i particolari, come la presenza dello stemma della repubblica (credo che vi fosse) e delle targhe anteriori (credo che non vi fossero).

Non vidi mai targhe di questo tipo su motocicli o rimorchi.

Le prime di queste targhe apparvero a fine giugno e, ai primi di settembre, erano già tutte scomparse e sostituite da quelle regolari.

Un caso analogo si verificò durante uno sciopero che, nel 1975, interessò 15 province fra le quali Milano, quando furono rilasciate dalle Prefetture targhe di emergenza che, tuttavia, erano differenti da quelle del 1966, come si ricava dalla foto che compare su *Europlate Newsletter* n. 135, che riproduce la MI 996: in primo luogo i numeri partono da uno e non seguono la sequenza definitiva e, in secondo luogo, la disposizione delle scritte è invertita: la sigla si trova all'estrema sinistra sulla riga inferiore preceduta dai numeri: gli ultimi due sono sulla riga inferiore e gli altri su quella superiore.

TARGHE POSTICCE

Gli stranieri dicono che l'italiano è una lingua difficile, e forse è vero se ci soffermiamo un attimo a pensare alle sfumature che danno un diverso significato al termine posticcio rispetto ai termini emergenza e provvisorio: il primo ha in sé un significato sostanzialmente deleterio che, oltre alla provvisorietà, richiama anche un qualcosa di falso, che non viene neppure legittimato in qualche modo mancando una situazione di emergenza.

In effetti nel campo delle targhe, disciplinate dalla legge anche nei minuti particolari, non c'è spazio per il posticcio, anche se in realtà non è raro incontrare targhe fatte a mano, con le grafie e le dimensioni più impensate, create all'occasione per sostituire temporaneamente una targa rubata, come ripetitrici per un rimorchio improvvisato, o come duplicati di quella originale quando essa è nascosta da qualche carico sporgente. Un tempo capitava di incontrare anche targhe posticce che imitavano quelle provvisorie, nel caso che queste ultime si deteriorassero per il maltempo.

Si tratta di casi non previsti dalla legge e che, ovviamente, non hanno alcun valore legale.

Tanto tempo fa, nel 1969, un cineasta dilettante che conosceva la mia passione, mi commissionò una targa posticcina che, però, doveva essere realizzata in modo molto accurato così da sembrare vera: in un film amatoriale, ma con qualche pretesa artistica, si doveva mascherare la targa originale di una vecchia Fiat 500 Belvedere (ME 22698). Venne fuori un bel lavoro: scelsi la sigla immaginaria AD e, poiché si trattava di una macchina piuttosto anziana, il numero 7382.

Il proprietario, tuttavia, non volle saperne di impostare la sua automobile e così la targa finì montata su una Fiat 1500 utilizzata in sua sostituzione, dove sembrava un po' anacronistica. Al termine delle riprese ne tornai in possesso, e devo averla ancora da qualche parte.

Questo piccolo episodio serve ad introdurci in un mondo dove le targhe posticce sono comunissime, cioè quello del cinema.

Per scelte misteriose della regia, talvolta vengono utilizzati veicoli con targhe autentiche (si pensi alla nota serie di *Don Camillo* dove si ha una bella galleria di vecchie targhe di Reggio Emilia od alla serie de *I soliti ignoti* e, in genere a tutte le commedie degli anni '50), altre volte si tratta di veri orrori confezionati alla meglio.

Nel caso di targhe di fantasia, si faceva ricorso a un curioso espediente: venivano scelti numeri ancora da assegnare, come Roma 9xxxxx quando ancora la Capitale era a 600.000.

Nei film del passato le inquadrature di targhe erano molto frequenti, mentre in quelli moderni si notano poco, forse perché l'automobile è ormai un elemento abituale da non tenere più in primo piano; tra l'altro le moderne targhe alfanumeriche, con la loro anonimità, hanno fatto superare molti degli scrupoli di identificazione.

Ad ogni modo, nell'ambiente cinematografico, talvolta si ricorre a comuni veicoli del posto prestati dai loro proprietari, mentre altre volte sono forniti da aziende specializzate, soprattutto nel caso di veicoli d'epoca o militari.

CARATTERI DELLE SCRITTE

Trattandosi di targhe di cartone confezionate separatamente dalle altre e stampate probabilmente in piccoli lotti, vi è sempre stata una certa arbitrarietà nell'uso dei caratteri: si nota comunque una certa predilezione il Garamond, piuttosto che verso lo stampatello, come per tutte le altre targhe, che si riscontra ancora oggi. I caratteri sono però diversi rispetto al Garamond delle targhe ordinarie precedenti al 1952 e i numeri, trovandosene sempre cinque su di una sola riga, hanno un formato particolarmente allungato in altezza.

Il numero provinciale che si trova a destra della sigla della regione è sempre più piccolo della lettera, ma il rapporto di riduzione rispetto a quest'ultima varia a seconda dell'epoca del rilascio. La cifra 4 è ancora oggi chiusa.

Una cosa molto interessante sono i caratteri della già ricordata targa provvisoria degli autobus destinati in colonia: i caratteri numerici utilizzati sono in stampatello e sono simili, ma non uguali a quelli delle coeve targhe dell'Africa Orientale e dei Vigili del Fuoco istituite nello stesso periodo, mentre appaiono esattamente del tipo e delle dimensioni impiegati per le targhe ordinarie successive al 1952, quasi che il Poligrafico stesse già facendo fin da allora qualche esperimento per la loro introduzione che poi venne di molto posticipata a causa della guerra.