

L'AUTOMOBILISMO IN AFRICA ORIENTALE

Lo sviluppo dell'automobilismo nei territori italiani dell'Africa Orientale ebbe caratteristiche e problemi non diversi da quelli di tutti i paesi coloniali che si possono così riassumere:

- C'era dovunque un disperato bisogno di trasporti automobilistici a causa della scarsa presenza di ferrovie, disperse e limitate a poche relazioni principali.
- Di fronte a questa pressante necessità le condizioni delle strade – quando c'erano – e gli eccessi del clima rendevano problematico assicurare il buon funzionamento dei veicoli a motore.
- Prima del secondo conflitto mondiale, nessuna casa automobilistica, di qualunque paese, riuscì a realizzare un automezzo adatto alle piste e alle carovaniere. Le versioni "coloniali" di automobili e autocarri non differivano da quelle ordinarie se non per modesti rinforzi al telaio ed alle sospensioni ed una gommatura più robusta.

L'unico fattore positivo è che si poteva contare sul valido concorso dell'elemento locale: era noto che gli indigeni, cattivi operatori di macchine a vapore, diventavano rapidamente autisti e meccanici provetti.

Nelle nostre colonie il parco circolante fu nello stesso tempo limitato e numeroso.

Fu limitato perché lo sviluppo della motorizzazione era ostacolato dalla mancanza di strade, di officine e stazioni di rifornimento, nonché dal fatto che ogni pezzo di ricambio doveva essere fatto venire dall'Italia a costo elevato ed a prezzo di settimane di viaggio in piroscalo.

La viabilità era normalmente rappresentata dalle numerose *camionabili* che, tuttavia, non avevano nulla a che fare con l'omonima camionabile Genova-Serravalle costruita in quel periodo: in teoria erano strade percorribili da autocarri, ma anche per questi non era un'impresa facile: si trattava di tracciati di vie carovaniere superficialmente sistemati, intransitabili nei periodi delle piogge e, normalmente, senza ponti sui fiumi che bisognava guadare: se non altro si trattava di itinerari dove non si correva il rischio di perdersi e lungo di essi sorgevano località abitate, molte con telefono, pronto soccorso e piccoli esercizi di ristoro.

Comunque dopo il 1935 tutte le principali strade vennero rapidamente ricostruite ed asfaltate: guardando i disciplinari tecnici si desume che nessuna di esse, come raggi di curvatura, larghezza, pendenze, fu portata al livello di una grande arteria della madrepatria e tanto meno di un'autostrada, ma le loro condizioni di transitabilità divennero eccellenti e potevano essere percorse senza difficoltà anche dalle modeste Fiat *Topolino*.

Fu però, nello stesso tempo, anche un parco proporzionalmente numeroso perché buona parte degli italiani, grazie ai più alti redditi che si percepivano in colonia, poteva permettersi l'automobile. Fin dagli anni '20 la densità automobilistica, a seconda dei luoghi, oscillava da un veicolo ogni dieci ad uno ogni venti nazionali, ed era enormemente più bassa rispetto ai cento- duecento abitanti per autoveicolo della madrepatria e, poco prima del conflitto, in certe città dell'Africa Orientale la densità aveva già livelli che si sarebbero raggiunti in Italia solo negli anni '60.

In dipendenza delle condizioni delle strade nel parco prevalevano largamente gli autocarri, scelti fra i tipi più pesanti che offriva il mercato, che si dimostravano i mezzi più adatti alla circolazione e che spesso venivano adattati per il trasporto di passeggeri.

Sulle carrozzabili o sulle migliori camionabili vennero però istituiti anche servizi di linea esercitati con normali autobus e, sulle nuove strade dell'Africa Orientale, furono impiegati modelli modernissimi: ad ogni modo le grandi distanze e i lunghi tempi di viaggio, che comprendevano anche soste notturne, ostacolarono la diffusione degli autoservizi che, istituiti quasi tutti dopo il 1935-1936, furono i seguenti:

	Linee urbane	Linee suburbane	Linee extraurbane
Eritrea	Massaua (1 linea)	Massaua (3 linee)	Asmara-Massaua

			Asmara-Addi Ugrì
			Asmara-Decamerè
			Asmara-Addis Abeba
			Massaua-Gondar
Etiopia			Addis Abeba-Gimma
			Gondar-Azazò
Somalia			Mogadiscio-Chisimaio

Il parco circolante logicamente era composto soprattutto da veicoli Fiat, ma non mancarono anche automobili di marca straniera, abbastanza frequenti tanto in Eritrea (dove molti taxi ed autocarri erano di costruzione Ford) quanto in Somalia. Questa presenza era dovuta alla vicinanza con le colonie inglesi di Aden e del Sudan, dove in qualche caso era più conveniente e più rapido procurarsi vetture nuove e relativi ricambi piuttosto che farle arrivare dall'Italia.

Dopo la creazione dell'Africa Orientale furono introdotti in grande quantità gli autocarri Alfa Romeo, azienda a quel tempo da poco rilevata dallo Stato e che, per scelta politica, venivano venduti a condizioni di favore alle numerose aziende che vi svolgevano autotrasporti e lavori pubblici. Le autovetture Lancia e le Alfa Romeo erano rare perché troppo sofisticate per le strade coloniali anche se, a giudicare dalle fotografie, le Lancia Aprilia sembrano avere avuto una certa diffusione alla fine degli anni '30.

LA STORIA

I primi passi della circolazione automobilistica in Eritrea sono collegati alla costruzione della ferrovia Massaua-Asmara, iniziata fin dal 1885: mentre i successivi capolinea si spostavano lentamente verso l'interno, il sempre più breve tratto che li separava da Asmara era coperto da un servizio di diligenze trainate da muli in coincidenza ai treni che arrancavano risalendo l'altopiano in una quindicina d'ore, alla risibile velocità di molto meno di dieci chilometri orari. Nell'orario ferroviario dell'ottobre 1902 si legge per la prima volta che la carrozza poteva essere sostituita *senza preavviso* da un'automobile. In questo caso l'arrivo era previsto ben *mezz'ora* prima.

E' un esordio eccezionalmente precoce ma, d'altra parte potrebbe essere anche verosimile che la società che costruiva la linea fin da allora avesse avuto bisogno per gli spostamenti degli ingegneri di un'automobile, e che in qualche situazione particolare la mettesse a disposizione dei viaggiatori nazionali, a quell'epoca sempre pochissimi.

Fu un caso eccezionale, ma destinato a restare unico non per molto perché già nel 1907 fu aperta ad Asmara la prima autofficina, seguita dopo un paio d'anni da una seconda, indice che già allora gli autoveicoli erano abbastanza numerosi da dare da lavorare a un paio di imprenditori.

Poco prima del 1910 furono messi in servizio dei veri e propri autobus per il servizio sostitutivo ferroviario, mentre la linea ferroviaria fu terminata nel 1911.

La prima normativa sull'automobilismo della colonia è il Regio Decreto n.441 del 20 aprile 1913 che demandò al Governatore dell'Eritrea la disciplina della circolazione *dei veicoli a trazione meccanica destinati a circolare senza guida di rotaie sulle strade ordinarie*.

Il 16 aprile 1915 venne promulgato il Decreto Governatoriale contenente il regolamento di circolazione, pressoché identico alla normativa della madrepatria che regolava la materia, con qualche particolare disposizione nei riguardi della circolazione dei cammelli sulle strade e delle patenti conseguite dai sudditi coloniali, cioè gli indigeni.

In Somalia le prime strade carrozzabili risalgono al 1910 ma, a quanto pare, furono subito percorse da automobili perché esiste una fonte del 1912 che accenna già all'esistenza di un discreto numero di automobili ed autocarri e, in proporzione al numero di italiani, la motorizzazione fu ancora più diffusa che altrove nonostante il governo locale imponesse tasse di circolazione molto alte: verso il 1928 le automobili pagavano 500 lire e le moto e gli autocarri 150. L'occupazione dell'Etiopia e la creazione dell'Africa Orientale Italiana furono l'occasione per una vera saga dell'automobilismo: per le operazioni belliche furono importate migliaia di autocarri, venne costruita una rete stradale relativamente fitta, vennero poi istituiti autoservizi di gran turismo con autobus modernissimi, lussuosi ed eleganti. E, al culmine di questo processo, cominciarono ad avvicinarsi all'automobilismo privato anche gli indigeni, soprattutto i

commercianti e i grandi proprietari agricoli che fecero man bassa di autocarri e camioncini militari o requisiti ormai in *surplus* dopo le operazioni belliche.

L'incremento impressionante dell'automobilismo fra l'inizio e la fine degli anni '30 è facilmente avvertibile dalle statistiche dei veicoli circolanti:

ERITREA

Circolanti al:	1928	1.1.29	1.7.29	1930	1931	1938
Automobili			170			
Autocarri			131			
Autobus			4			
TOTALE	197	288	305	396	426	11400
Motocicli	43		44	50	60	
Rimorchi	7		2			

SOMALIA

Circolanti al:	1927	1.1.1929	1931	1932
Automobili				816
Autocarri				634
Autobus				-
TOTALE	155	446	1100	1450
Motocicli				-
Rimorchi				12

ETIOPIA

Circolanti al:	1931	1932
Automobili		427
Autocarri		116
Autobus		-
TOTALE	690	543

Circolanti in A.O.I. nel dicembre 1939:

	Asmara	Mogadiscio	A. Abeba	Harar	Gondar	Gimma
Automobili	3954	593	2245	221	86	119
Autocarri	8467	2146	3937	835	132	508
Autobus	84	16	32	12	3	2
Trattrici stradali	-	-	3	1	-	-
Motocicli	543	169	207	23	8	17
Rimorchi	412	101	8	11	-	-
Trattrici agricole	85	1	4	31	-	-

LE TARGHE DI IMMATRICOLAZIONE

Le prime targhe dell'Eritrea, di cui purtroppo non restano immagini, erano a fondo bianco come quelle nazionali dell'epoca, con l'indicazione, in rosso del un numero progressivo della licenza (Art. 33 del Regolamento 16.4.1915)..

Dopo il cambio del tipo e del colore delle targhe italiane avvenuto nel 1927 anche l'Eritrea e la Somalia, come tutte le altre colonie, cambiarono le proprie.

Fino al 1932 – sempre come in Italia - le scritte, bianche su fondo nero, erano su un'unica riga; successivamente venne adottato il formato con le scritte su due righe: superiormente si trovava la scritta *Eritrea* o *Somalia* e, inferiormente, il numero.

Sarebbe anche esistito il progetto, mai realizzato, di cambio della sigla dividendo il territorio eritreo nelle due circoscrizioni di Asmara e Massaua, con sigle AS e MA.

Dopo l'occupazione dell'Etiopia e la creazione dell'Africa Orientale Italiana le relative targhe furono istituite con il Decreto del Vicerè n. 45 del 2 febbraio 1937; entro la fine di quello stesso 1937 tutte le targhe preesistenti dell'Eritrea, della Somalia e quelle dell'Etiopia indipendente prima dell'occupazione italiana dovevano essere sostituite.

La struttura delle targhe per autoveicoli, anche questa volta, era identica a quella delle targhe metropolitane, con fondo nero e scritte bianche, con sulla riga superiore una sigla indicante la circoscrizione di immatricolazione e, su quella inferiore, il numero.

La vera particolarità era però data dalla presenza, sul lato sinistro, di una striscia verticale aggiuntiva tricolore sulla quale figuravano le tre lettere A O I rispettivamente su rosso, su bianco e su verde.

Sulle targhe anteriori degli autoveicoli la striscia era orizzontale ed applicata superiormente alla targa stessa, su un talloncino in posizione centrale.

Le dimensioni complessive erano le seguenti:

	Posteriore Autoveicoli	Anteriore Autoveicoli	Motocicli	Rimorchi
Dimensioni cm.	22x36	7x30	16x24	22x36
Striscia tricolore cm.	6x22	3x6	4x16	6x22

Le sigle dei territori erano le seguenti:

		Capoluogo
AA	Governatorato di Addis Abeba	Addis Abeba
AM	Governo dell'Amara	Gondar
ER	Governo dell'Eritrea	Asmara
GS	Governo dei Galla e Sidama	Gimma
HA	Governo dello Harar	Harar
SC	Governo dello Scioà*	Addis Abeba
SO	Governo della Somalia	Mogadiscio

* La regione dello Scioà, che si stendeva attorno al Governatorato di Addis Abeba, con Regio Decreto Legge n.1857 dell'11 novembre 1938 fu per breve tempo elevata al rango di Governo e, di conseguenza, si è provveduto all'assegnazione di regolari targhe che non ebbero vita lunga dato che ben presto il territorio venne smembrato e assegnato a quelli dei Governi circostanti o riassorbito dal Governatorato della capitale.

E' interessantissimo il Decreto del Governatore del territorio dei Galla e Sidama del 18 dicembre 1936 che, estendendo alla regione le stesse disposizioni sulla circolazione automobilistica esistenti in Somalia, disponeva che, in attesa che venissero rilasciate le regolari targhe metalliche, queste dovevano essere sostituite da targhe in legno.

La prima targa della colonia, la AA 1, fu assegnata ad un furgoncino Balilla della succursale Olivetti di Addis Abeba, l'ultima fu la AM 1216 di Gondar rilasciata il 29 settembre 1941.

A queste targhe si affiancavano quelle per i motocicli (a fondo bianco e con scritte azzurre) e quelle per i rimorchi (simili a quelle automobilistiche ma con la scritta "rimorchio"). Vi erano anche alcune targhe con sigle speciali:

- Quelle per gli autoveicoli appartenenti ai vari governi locali: è nota quella del Governo dell'Eritrea con la scritta *Governo ER*.
- Gli autoveicoli a disposizione del Vicerè con la sigla SR (Curiosamente compare solo la sigla al centro della targa e nessun numero)
- Gli autoveicoli della Polizia dell'Africa Italiana, con la sigla PAI su fondo bianco dapprima con scritte in azzurro e poi in rosso.
- Gli autoveicoli della Milizia Forestale con la sigla MNF AO

DAL DOPOGUERRA A OGGI

Nel dopoguerra, dopo un lungo periodo nel quale la circolazione automobilistica fu contingentata o vietata del tutto, la vita riprese pur con tutte le incertezze dovute al futuro delle ex colonie ed alla forte rivalità fra l'Etiopia e l'Eritrea, dapprima federata poi ridotta al rango di semplice provincia.

La motorizzazione ovviamente aumentò, ma nei decenni più recenti fu rallentata dal quasi permanente stato di guerra della regione e dalle condizioni disastrose dell'economia. Oggi, con rispettivamente circa 75.000 e 30.000 veicoli circolanti, l'Etiopia e la Somalia vantano il poco invidiabile primato di essere fra i paesi con la minore densità automobilistica del mondo.

L'automobilismo ha mantenuto a lungo una forte impronta italiana: gli autoveicoli che hanno

motorizzato l'Italia negli anni '50, le Fiat 600 e le 1100 hanno motorizzato, fatte ovviamente le debite proporzioni, anche il Corno d'Africa, ma oggi la situazione è profondamente mutata soprattutto per l'invadente concorrenza dei veicoli di costruzione asiatica, cui si accompagna, ormai da parecchio tempo, il disinteresse della Fiat per questo mercato.

Un'altra caratteristica peculiare della regione è – anche per le difficili condizioni economiche - la sopravvivenza massiccia di automezzi italiani di vecchissima costruzione: Fiat Balilla, autocarri Fiat 634 e Fiat 666, passati attraverso innumerevoli proprietari e ormai settantenni, sono ancora un'immane presenza su tutte le strade. Questa curiosa situazione sta cominciando ad essere sfruttata intelligentemente ai fini turistici per organizzare locali manifestazioni di auto d'epoca o reperire ricambi e veicoli per il mercato amatoriale.

Per quanto riguarda le targhe, pur in un contesto politico profondamente diverso, rimasero immutate, tanto in Eritrea che in Somalia: dal 1941 in poi ci si limitò a tagliare o verniciare in nero la banda tricolore con la scritta AOI.

Continuarono così ad essere assegnate le targhe del tipo precedente, con la sigla ER, proseguendo perfino consequenzialmente con la numerazione benché le nuove immatricolazioni fossero notevolmente rallentate rispetto all'anteguerra a causa del minor numero di italiani presenti e delle condizioni economiche che non tornarono più ai livelli della fine degli anni '30

In Eritrea restò perfino lo stemma ufficiale fra la sigla e il numero, ma con sola funzione di simbolo separatore fra i caratteri perché lo stemma del fascio venne trasformato in un anonimo circoletto con al centro una X.

Dopo il 1960, quando la regione divenne una semplice provincia etiopica, per cancellare ogni traccia di autonomia, la sigla regionale ER fu cambiata in quella provinciale AM con caratteri scritti in amarico.

Anche in Etiopia fu mantenuta la targa di tipo italiano a fondo nero e con le scritte su due righe, ma introducendo i caratteri amarici.

In Somalia, durante il periodo di Amministrazione fiduciaria, avevamo la solita targa di tipo italiano, con la scritta SOMALIA su fondo nero sulla riga superiore e il numero su quella inferiore.

Oggi le targhe etiopiche e quelle somale sono profondamente diverse nelle scritte e nei colori da quelle italiane; al contrario quelle dell'Eritrea sono fondamentalmente rimaste come un tempo, con la sigla ER e le scritte su due righe: viste su qualche modello di automobile italiana, mantengono ancora un'inconfondibile e un po' patetica "aria di famiglia".



Targa motociclistica



Targa di rimorchio



Targa di Asmara, provincia etiopica



Targa 1937-1941



Strada di Asmara



Quasi una città italiana



Mogadiscio anni '70



Eritrea anni '60



Un taxi somalo



Targhe SO 1 e 2 in una manifestazione ufficiale