

La distribuzione geografica dei veicoli a motore

Nota di LUIGI CUFINO

PREMESSA.

Trascorso ormai quel periodo d'incertezza che precede sempre l'applicazione pratica di una nuova scoperta nel campo della meccanica, il veicolo a motore va sempre più affermandosi quale mirabile strumento di progresso e quale fattore di una evoluta trasformazione nell'attività sconfinata delle industrie e dei commerci.

Gli svariati impieghi di questo portato della moderna civiltà si vanno moltiplicando e generalizzando e soprattutto nei paesi anglo-sassoni, dove oggi l'automobilismo non rappresenta più soltanto quella pura e semplice manifestazione di vita sportiva fatta per appagare la vanità e l'orgoglio delle classi favorite dalla fortuna. Il veicolo a motore passa trionfante sulle vie urbane dense di traffico, sulle strade provinciali che allacciano la vita dei diversi paesi, sulle belle strade nazionali, trasportando cittadini di ogni classe sociale tutti ugualmente desiderosi di profittare di un mezzo più celere e più comodo di locomozione che meglio asseconi il desiderio di conseguire quella economia di tempo che oggi è vita e ricchezza.

Col motto « times is money », l'anglo-sassone giustifica ogni suo atto diretto al fine suddetto e quindi spiega pure la larghissima diffusione del sistema di trazione meccanica che nei paesi americani ed inglesi è diventato un elemento integrante della vita sociale.

Oggi non v'è paese in cui il veicolo a motore non sia conosciuto e ricercato; non v'è nazione civile dove l'impiego e l'uso dell'autoveicolo, quale mezzo di locomozione e di trasporto, non

sia in costante aumento. La comodità e la praticità dell'uso di questi veicoli li ha resi popolari, motivo per cui tutti coloro che prendono parte alla turbinosa vita dei grandi centri dei principali paesi europei ed americani non possono più rinunciare ad un comodo e celere mezzo di trasporto che risponda pienamente ai loro desideri ed ai loro bisogni. Basterà esaminare le statistiche riportate nelle tabelle che accompagnano questa breve nota per comprendere con quanto successo il veicolo a motore svolga la sua importante funzione, riuscendo vittorioso nella lotta contro i vecchi mezzi di locomozione.

Si fa osservare, intanto, che in questo studio sono considerati solamente quei veicoli a motore conosciuti comunemente col nome generico di automobili e cioè: vetture automobili per il trasporto di persone (vetture da turismo, torpedoni, carri alpini, taxi, autobus, omnibus) e quelle per il trasporto di merci (furgoncini, camioncini, medi e grossi camions).

Bilancia statistico-politica del Mondo. — Le entità fisico-politiche sparse sulla superficie terrestre del globo sono 212. Si possono dividere in due gruppi: a) Stati o Nazioni in numero di 77 e b) dipendenze di questi Stati in numero di 135, le quali sono note sotto il nome di possedimenti, colonie o protettorati. La distribuzione delle 212 entità sui vari continenti è la seguente:

	Stati	Possedimenti o Colonie
Europa N°.	37	N°. 2
Asia »	15	» 23
Africa »	4	» 57
America Settentrionale . »	11	» 19
America Meridionale . »	10	» 6
Oceania »	—	» 28
Totali N°.	77	N°. 135

Aggiungendo a ciascun raggruppamento le cifre relative alla superficie ed alla popolazione viene a formarsi il seguente quadro:

	STATI		POSSED. O COLONIE	
	Superficie Kmq.	Popolazione Ab.	Superficie Kmq.	Popolazione Ab.
Europa	10.021.513	465.482.760	311	245.000
Asia	35.708.000	494.373.000	7.683.601	409.800.900
Africa	2.151.280	32.746.000	26.599.515	106.049.600
America Settentrionale . .	10.552.035	132.651.000	11.391.564	12.350.865
America Meridionale . . .	17.298.622	66.341.000	471.793	913.200
Oceania	—	—	8.966.890	8.835.290

Sommando, poi, i totali di queste cifre con quelli relativi alla superficie ed alla popolazione delle terre artiche ed antartiche, si ottengono le cifre globali della superficie e della popolazione della terra:

Superficie	Kmq.	148.561.313
Popolazione	Ab.	1.729.575.000

**

Circolazione mondiale. — In base ai dati contenuti nelle statistiche compilate dall'« Automotive Division » del Department of Commerce di Washington (1) e dalla Rivista americana « Automotive Industries » (2) ed ai dati da noi direttamente raccolti che sono stati tutti esaminati e confrontati con criterio prudente e ragionato, i veicoli a motore circolanti al 31 dicembre 1924 sulla superficie della terra raggiungevano la cospicua cifra di 21.905.005 unità, la quale si è venuta formando gradualmente negli ultimi quattro anni e propriamente così:

al 31 dicembre 1921 si registravano	12.588.949 unità ;
al 31 dicembre 1922	» 14.743.468 »
al 31 dicembre 1923	» 18.241.477 »

(1) COMMERCE REPORTS. Published by the Bureau of Foreign and Domestic Commerce. 2 Febr. 1925, n. 5, pag. 252-253.

(2) AUTOMOTIVE INDUSTRIES. Vol. 52, n. 9, 26 Febr. 1925.

Mettendo a confronto la cifra del 1924 con quella della popolazione totale della terra, saremmo indotti a ritenere che vi sia un veicolo a motore per ogni 82 abitanti circa. Però, affermandoci sopra questo risultato, diremmo cosa non esatta, perchè le aree di circolazione, in quanto al numero dei veicoli che vi circolano si differenziano assai fra loro. Ciò senz'altro si può dimostrare, registrando per ordine d'importanza le cifre della circolazione automobilistica di ogni continente con la relativa percentuale in rapporto alla circolazione mondiale:

America del Nord	18.472.122	87	%
Europa	2.124.280	10	%
America Meridionale	221.210	1	%
Oceania	202.161	0,8	%
Asia	176.238	0,7	%
Africa	108.994	0,5	%

e, mettendo in correlazione le cifre assolute con quelle della popolazione, si ottiene:

per l'America del Nord	1 autoveicolo per ogni	7	abitanti
per l'Europa	1 » »	219	»
per l'America Meridionale	1 » »	304	»
per l'Oceania	1 » »	47,5	»
per l'Asia	1 » »	5348	»
per l'Africa	1 » »	1286	»

Questi risultati non corrispondono esattamente alla situazione di fatto, perchè fra una regione e l'altra in ognuno dei continenti esistono sensibilissime differenze in ordine al numero degli autoveicoli in circolazione. Come esempio per l'Europa, citeremo la Gran Bretagna, che sta a capo lista per il numero degli autoveicoli circolanti (circa 778.000) ed occupa invece il dodicesimo posto per la superficie del suo territorio (244.041 Km²), mentre la Russia, che sta a capo lista per superficie (4.646.000 Km²), occupa, invece, uno degli ultimi posti per il numero degli autoveicoli che sono in circolazione sul suo territorio (circa 25.000). Così la Gran Bretagna può registrare un'automobile per ogni 55 abitanti, mentre la Russia appena uno per ogni 4640 abitanti.

I paesi, dove il rapporto tra la circolazione e il numero degli abitanti si mantiene al disotto di 1 a 100, sono i seguenti:

Stati Uniti	1 autoveicolo per 6 ab.		
Zona del Canale di Panama			
amm. dagli Stati Uniti	1	»	10 »
Isole Hauaii	1	»	11 »
Canadà	1	»	13 »
Piccole Antille Olandesi	1	»	20 »
Nuova Zelanda	1	»	21 »
Feder. Australiana	1	»	47 »
Gran Bretagna	1	»	55 »
Gibilterra	1	»	55 »
Uruguay	1	»	58 »
Alasca	1	»	58 »
Danimarca	1	»	69 »
Isole della Società	1	»	71 »
Lussemburgo	1	»	75 »
Argentina	1	»	77 »
Cuba	1	»	90 »
Isole Bahama	1	»	90 »
Svezia	1	»	95 »

**

Circolazione Continentale. — Procediamo ad una rapida rassegna della circolazione automobilistica nel vecchio e nuovo mondo:

a) EUROPA.

L'Europa viene in seconda linea in ordine al numero degli automobili che circolano sul suo storico suolo. Dando uno sguardo alla Tabella n. 1, si notano le disparità esistenti tra un'area e l'altra di circolazione, disparità derivanti dai fattori ambientali di ciascuna area, i quali fanno apparire in modo evidente come i rapporti esistenti tra la terra e l'uomo sieno le cause determinanti un maggiore o minore sviluppo dell'automobilismo in ciascuna regione.

Il determinarsi del progresso automobilistico in qualsiasi paese è dovuto in massima parte all'intervento dei fattori ecologici, i quali assieme a quelli antropici concorrono a fare camminare sulla via del progresso civile un paese e quindi con-

corrono parimenti a sviluppare i mezzi di locomozione e di trazione meccanica nello stesso paese.

La classificazione in uso nello elencare per ordine d'importanza dal punto di vista dell'automobilismo i vari paesi, cioè quella che tien conto dei rapporti intercedenti tra il numero degli abitanti, l'estensione del territorio ed il numero degli autoveicoli in circolazione, ci prospetta, sebbene in maniera non perfettamente completa, un quadro piuttosto preciso delle condizioni naturali, sociali ed economiche di un paese. L'indice base per calcolare il progresso civile di una regione è dato dal grado di sviluppo raggiunto dai suoi mezzi di comunicazione. Questo sviluppo si riscontra solamente in quelle regioni dove l'automobilismo soggiace ad un progressivo incremento e ciò lo consideriamo assodato senza addentrarci nella soluzione del vecchio quesito: « se l'automobile segue la strada, oppure è la strada che segue l'automobile ».

Perchè dunque la Gran Bretagna è a capo lista? Perchè nella Gran Bretagna i fattori ecologici sono stati sfruttati sapientemente dal fattore antropico. Paese montuoso, ma non eccessivamente elevato, abbondante di acqua, coperto di un discreto mantello di vegetazione, si prestava ottimamente all'agricoltura, la quale è stata ed è esercitata con sistemi razionali, mercè i quali i terreni improduttivi rappresentano il 15 per cento della superficie totale. L'elemento antropico attivo ed intraprendente ha saputo profittare delle favorevoli condizioni naturali del suo paese e si è dedicato a sviluppare i mezzi di comunicazione, costruendo ferrovie, ponti, strade, porti, in modo che il paese è diventato anche industriale e mercantile. Fra le industrie non poteva mancare quella per la costruzione dei veicoli a motore. Questa industria, pur mantenendosi in proporzioni non eccessive, si è affermata per la buona qualità dei suoi prodotti. La produzione della industria automobilistica inglese nel decorso 1924 è stata di 133.598 unità, ripartite in 102.248 vetture da turismo e 31.350 autoveicoli da trasporto (1).

(1) Nel 1923 la produzione automobilistica inglese fu di 89.682 unità, ripartite in 67.334 vetture da turismo e 23.348 autoveicoli da trasporto. THE MOTOR TRADER; Vol. LXXX, N. 1037, 15 Apr. 1925.

Le cifre totali degli autoveicoli circolanti nella Gran Bretagna al 31 dicembre 1924 accusano un aumento del 10 per cento sulle cifre totali registrate al 31 dicembre 1923. Il numero di tutti i veicoli a trazione meccanica esclusi i tramways, che al 31 dicembre 1924 correvano sul territorio della Gran Bretagna, era di 1.255.947, cioè: automobili da turismo, camions, autobus e taxi 778.200; motocicli 457.298; trattori 1718 e veicoli a motore vari 18.720. Gli automobili sono divisi in: vetture da turismo 446.366, camions 229.446 e taxi ed autobus 102.378 e sono così distribuiti:

	Vett. da turismo	Camions	Taxi e Autobus
Inghilterra	N. 887.834	197.797	82.937
Galles	» 18.879	11.187	8.500
Scozia	» 39.663	20.462	10.491

A Londra circolano circa 116.060 veicoli a motore, dei quali 54.777 sono vetture da turismo, 35.181 camions e 15.927 taxi e autobus.

La Francia occupa il secondo posto; però esistono notevoli discrepanze tra le varie fonti relative alle statistiche della circolazione. Le cifre che abbiamo riportate nella Tabella che segue sono le più accreditate. La circolazione automobilistica a Parigi ha raggiunto 74.683 vetture e 35.211 camions.

La Germania occupa il terzo posto. L'aumento verificatosi nell'ultimo triennio è stato notevole. Le vetture da turismo da 100.340 al 1° luglio 1923 sono salite a 132.179 al 1° luglio 1924 ed a 148.300 al 31 dicembre 1924; i camions da 51.736 al 1° luglio 1923 sono saliti a 60.629 al 1° luglio 1924 ed a 68.000 al 31 dicembre 1925. I risultati dell'ultimo censimento fanno apparire la circolazione così distribuita:

	Vetture da turismo		Camions	
Prussia inclusa la Renania, ma esclusa la città di Berlino	N.	73.000	N.	38.500
Berlino	»	22.000	»	5.000
Baviera	»	13.500	»	7.300
Sassonia	»	14.500	»	6.000
Württemberg	»	5.000	»	2.700
Baden	»	5.000	»	2.000
Turingia	»	2.800	»	1.150
Assia	»	2.600	»	1.200
Amburgo	»	4.000	»	1.800
Altri Stati	»	5.900	»	1.800
		148.300		68.000

L'Italia occupa il quarto posto. Abbiamo arrotondata la cifra che risulta in base ai nostri calcoli, i quali fanno ammontare a 61.500 le vetture da turismo ed a 28.212 i camions. Le difficoltà di procurarsi i dati presso gli enti pubblici competenti non ci consentono di poter fare la ripartizione regionale degli autoveicoli circolanti in Italia al 31 dicembre 1924.

Il quinto posto è occupato dalla Spagna. Le 70.000 unità circolanti si decompongono in 63.000 vetture e 7.000 camions. Le ultime cifre danno un'idea della distribuzione fra i vari distretti.

Barcellona	N.	15.530
Madrid	»	14.676
Siviglia	»	4.535
Bilbao.	»	3.749
S. Sebastiano	»	3.449
Valenza	»	2.981
Cadice.	»	1.473
Malaga	»	1.468
Jaen	»	1.295
Granada	»	1.013
Cordoba	»	1.841
Radajoz	»	1.271
Huelva	»	397
Almeria	»	460

Il sesto posto è occupato dal Belgio, il settimo dalla Svezia (1); l'ottavo dalla Danimarca; il nono dall'Olanda (2) ed il decimo dalla Svizzera (3).

(1) La circolazione nella Svezia è così distribuita nei vari distretti: Malmoe 5039; Kopperberg 2551; Goteborg 3150; Varmaland 2394; Ostergothland 2561; Gavleborg 2212; Orebro 1990; Aylsberg 2047; Skaraborg 1894. Nella città di Stoccolma circolano circa 7500 veicoli a motore (4500 vetture e 3000 camions).

(2) La « Dutch Motor Traders' Union » fornisce le cifre dei veicoli circolanti nelle varie Provincie: Olanda merid. 13.363; Olanda settentr. 11.487; Gheldria 7.233; Brabante settentr. 5.045; Frisia 4.162; Overysse 3.977; Utrecht 3.630; Groninga 3.626; Limburgo 3.245; Zelanda 2.166; Drenthe 1.613.

(3) Il censimento delle vetture da turismo assegna a ciascun Cantone le cifre seguenti: Zurigo 3.090; Ginevra 3.510; Berna 2.790; Vaud 2.652; St. Gall 1.059; Aargau 900; Neuchatel 860; Lucerna 766; Basilea Città 768; Basilea Campagna 288; Turgovia 740; Ticino 511; Sciaffusa 210; Appenzel 207; Soletta 533; Valais 186; Svitto 167; Glarona 113; Zug 112; Unterwalden 68; Uri 48; Grigioni 19. *Journ Offic. de l'Automobile Club de Suisse*. Janv. 1925.

I. - Europa.

TABELLA N. 1.

	PAESI	Superficie Km ² .	Popolazione	Autoveicoli circolanti N.	1 autoveicolo per abit.
	A) Stati:				
1	Albania	28.000	825.000	151	5463
2	Andorra]	452	5.300	(1)	—
3	Austria	84.000	6.430.000	15.140	4240
4	Belgio	30.737	7.462.400	65.000	114
5	Bulgaria	105.324	4.861.400	1.000	4860
6	Cecoslovacchia	140.485	13.664.000	11.700	1161
7	Danimarca	44.416	3.300.000	47.500	69
8	Danzica	1.850	360.000	1.750	205
9	Estonia	47.550	1.110.000	750	1480
10	Finlandia	387.576	3.400.000	5.950	567
11	Francia	550.986	39.402.660	573.960	671
12	Germania	472.034	59.800.000	216.000	2760
13	Gran Bretagna	244.041	43.163.000	778.200	55
14	Grecia	127.337	4.800.000	5.500	817
15	Irlanda	84.394	4.400.000	17.400	262
16	Islanda	102.805	95.000	200	475
17	Italia	310.200	38.835.000	90.000	431
18	Jugoslavia	247.916	12.020.000	6.000	2003
19	Lettonia	65.790	1.850.000	635	2913
20	Liechtenstein	159	19.000	(2)	—
21	Lituania	55.000	2.900.000	490	5918
22	Lussemburgo	2.586	264.000	3.484	75
23	Monaco	1.5	23.000	(3)	—
24	Monte Santo	371	6.000	(4)	—
25	Norvegia	323.838	2.648.000	20.460	129
26	Olanda	34.186	6.865.000	34.000	201
27	Polonia	387.826	26.850.000	13.000	2065
28	Portogallo	88.740	6.630.000	9.700	685
29	Romania	294.245	16.260.000	11.000	1478
30	Russia Europea	4.646.000	115.000.000	25.000	4640
31	San Marino	59	12.000	(5)	—
32	Sarre	1.924	650.000	(6)	—
33	Spagna	497.882	21.660.000	70.000	306
34	Svezia	448.278	5.903.000	62.000	95
35	Svizzera	41.298	3.880.000	30.000	129
36	Turchia	30.000	1.970.000	2.600	757
37	Ungheria	92.918	7.980.000	4.610	1746
	B) Possedimenti:				
1	Gibilterra	5	22.000	400	55
2	Malta	306	223.000	700	318
		10.021.518	465.492.766	2.124.280	

(1) Sono compresi nella cifra totale della Spagna. (2) Sono compresi nella cifra totale della Svizzera. (3) Sono compresi nella cifra totale della Francia. (4) Sono compresi nella cifra totale della Grecia. (5) Sono compresi nella cifra totale dell'Italia. (6) Non si hanno dati attendibili, esistendo notevoli differenze tra le cifre provenienti da varie fonti.

Raggruppiamo in diverse categorie tutti i paesi dell'Europa in base al numero dei veicoli a motore in circolazione:

- a) Paesi dai 500.000 veicoli in sopra : Gran Bretagna e Francia ;
- b) » 100.000 » Germania ;
- c) » 50.000 » Italia, Spagna, Belgio e Svezia ;
- d) » 25.000 ai 50.000 veicoli : Danimarca, Olanda, Svizzera e Russia.
- e) » 10.000 ai 25.000 » Norvegia, Irlanda, Austria, Polonia, Cecoslovacchia e Romania.
- f) » 5.000 a 10.000 » Portogallo, Jugoslavia, Finlandia e Grecia.
- g) » 1.000 a 5.000 » Ungheria, Lussemburgo, Turchia, Danzica e Bulgaria.
- h) » al di sotto di 1.000 » i rimanenti paesi.

In Europa i paesi produttori oltre la Gran Bretagna sono : l'Italia, la Francia, la Germania, il Belgio, l'Austria, la Svizzera, la Cecoslovacchia, l'Ungheria. La loro produzione è stata nel decorso 1924 la seguente :

Gran Bretagna	133.598	unità
Italia	25.000	»
Francia.	170.000	»
Belgio	25.000	»
Germania	20.000	»
Austria.	4.000	»
Svizzera	3.000	»
Cecoslovacchia	500	»
Ungheria	300	»

Totale 381.398 unità

cioè il 10 per cento della produzione degli Stati Uniti.

Dalla lettura delle cifre contenute nella precedente Tabella si rileva che due paesi soltanto, in Europa, sono ancora arretrati nell'impiego dei mezzi di comunicazione a trazione meccanica : l'Islanda e l'Albania, due paesi assai diversi fra loro e che per ora non offrono prospettive di sviluppo automobilistico. L'Islanda per la sua posizione di terra artica, con suolo per tre quarti improduttivo e con scarissima popolazione che trae i

suoi mezzi di esistenza dall'allevamento del bestiame e dalla pesca. L'Albania è ritenuta una regione ricca di risorse naturali (forestali e minerarie) che sono però allo stato potenziale; la viabilità non è sviluppata e l'assetto politico ed amministrativo risente ancora di una preoccupante instabilità.

b) ASIA.

Qualche anno fa l'autorevole Rivista americana « Automotive Industries », a proposito dell'uso degli autoveicoli nel Far East (Giappone, Corea, Manciuria e Cina) scriveva: « Here is a vivid word picture of what the motor bus and the automobile have done to change the social and economic life the Far East » (1). Come si osserva, anche in paesi abitati da popoli che sino a mezzo secolo fa avversavano i portati della civiltà occidentale e vietavano financo l'accesso agli stranieri nel loro paese, l'uso dei mezzi di comunicazione automobilistici si diffonde e la vita sociale ed economica di quei popoli subisce una radicale trasformazione.

Il mercato automobilistico asiatico può considerarsi agli albori della sua potenzialità. E' un mercato incipiente, dove la lotta commerciale si svolgerà con grande accanimento. Di questo avviso è Henry Ford, il quale, parlando del mercato cinese, disse: « When these countries begin to open up think of the business that will come to American automobile manufacturers ». L'altro paese, al quale si riferiva, è la Russia e di tutti e due aggiunse: « China, Russia, these countries are logical and good markets for American made automobiles » (2).

Buona parte dei paesi asiatici si trovano in uno stato di civiltà abbastanza avanzata, per cui sono preparati per diventare campi di conquista del commercio automobilistico. L'India e i paesi dell'Estremo Oriente sono ancora poveri di strade e da pochi anni hanno aperto gli occhi all'automobilismo; basti osservare che 400 milioni di Cinesi hanno soltanto 10.000 autoveicoli.

(1) AUTOMOTIVE INDUSTRIES; Vol. 49, 30 Agosto 1923, pagg. 430.

(2) MOTOR. The National Magazine Motoring. Vol. XLI, N. 2 Jan. 1924, pag. 292.

Paesi con più di 50.000 autoveicoli	Indie Inglesi.
» da 30.000 a 50.000 »	Indie Olandesi.
» da 10.000 a 30.000 »	Giappone, Malesia britannica, Isole Filippine, Cina.
» da 5.000 a 10.000 »	Ceylon, Indocina.
» da 1.000 a 5.000 »	Siria, Siam, Persia, Mesopotamia, Hong-Cong.
» al di sotto di 1.000 »	i rimanenti paesi.

Le Indie Inglesi sono a capo lista e la loro capacità di acquisto di autoveicoli in genere va lentamente ma sicuramente aumentando. Le zone dove vi sono maggiori possibilità di vendite sono il Bengala e la Presidenza di Bombay, cioè quelle dove il commercio è più florido, si trovano i porti più importanti e vi sono grandi garages ed officine di riparazioni (1).

Un giudizio esatto sulle possibilità di popolarizzare l'automobile nelle Indie non si può facilmente emettere senza possedere una buona conoscenza dei principali fattori sociali dell'India. Razze, religione, clima, condizioni economiche, usi e costumi diversi esercitano una grande influenza sulle compere del popolo indiano. In ordine d'importanza, gli acquisti di vetture da turismo sono fatte in prima linea dagli europei, ai quali seguono gli eurasiatici, vengono poi i maomettani, che acquistano a preferenza vetture chiuse per le loro donne; i Parsi che sono molto europeizzati, i Sik ed i Pangiab di buone iniziative e di attitudini meccaniche per cui forniscono il maggior numero di chauffeurs ed infine i Marwaris che popolano la regione centrale dell'India settentrionale e sono trafficanti ed abili affaristi.

L'uso dei camions è stato finora ostacolato dalla grande abbondanza dei più svariati mezzi di trasporto, i quali esercitano una forte concorrenza specialmente dal lato economico.

Riportiamo i dati sulla circolazione come è distribuita fra le diverse zone (2):

(1) *Motor Cars in India*; in *Times Trade Supplement*; 22 marzo 1924.

(2) INDIAN MOTOR NEWS. The Oldest Motor Paper in India. Vol. XX, 1924.

		Vetture	Camions	Totale
Bengala	N.	12.800	997	13.797
Pres. di Bombay	»	10.407	918	11.325
Madras City	»	5.494	212	5.706
Pres. di Madras	»	2.263	743	3.006
Province Unite	»	3.935	847	4.782
Pangiab	»	4.683	175	4.858
Burma	»	5.490	425	5.915
Bihar e Orissa	»	2.411	293	2.704
Province Centrali	»	1.460	110	1.570
Caraci (Sind)	»	1.181	188	1.319
Delhi	»	221	33	284
Province della Front. N. O.	»	1.050	174	1.224
Ajmer-Merwars	»	85	13	98
Assam	»	564	53	617

La comparazione del numero degli autoveicoli circolanti con la popolazione e la superficie dell'India fa risaltare come tuttora sia scarso l'uso dei veicoli a motore. In India si registra un'automobile per ogni 5670 abitanti.

In Asia il secondo posto è occupato dalle Indie Olandesi che sono e saranno ancora per lungo tempo un mercato automobilistico di prim'ordine. La distribuzione dei veicoli circolanti è stata calcolata in base ad un recente censimento fatto dal Governo locale. La riportiamo senz'altro:

		Vetture	Camions	Totale
Giava	N.	23.547	2.523	26.070
Sumatra	»	3.616	687	4.303
Borneo Olandese	»	860	31	891
Celebes	»	705	267	972
Madura	»	160	6	166
Banca	»	514	213	732
Bali e Lombok	»	318	50	368
Billiton	»	272	26	298
Riou	»	6	2	8
Molucche	»	22	2	24
		30.020	3.812	33.832

La cifra totale di 33.832 unità risulta inferiore a quella che abbiamo riportata nella Tabella n. 2 che è di 86.250 unità, ottenuta calcolando i dati che abbiamo ricevuti direttamente. Però si discosta di poco dalla cifra registrata dal Department of Commerce (1).

Il terzo posto l'occupa il Giappone, dove la circolazione si concentra tutta nei distretti di Tokio e Jochama. Sensibilissimo è stato l'aumento verificatosi nel decorso anno in questi distretti, nei quali al 31 dicembre 1923 si contavano 5.612 vetture e 2.015 camions, laddove al 31 dicembre 1924 le vetture sono salite a 12.232 ed i camions a 4891.

Il quarto posto è mantenuto dagli Stabilimenti e Protettorati della Malesia, i quali sono provvisti di ottime strade ben mantenute e alcune macadamizzate. La distribuzione fra gli Stabilimenti e gli Stati protetti e non protetti è la seguente:

		Vetture	Camions	Totale
a) Malacca britannica:				
Singapore	N.	4.150	1.171	5.321
Penang	»	918	249	1.167
Malacca	»	735	133	868
b) Stati protetti:				
Perak	»	1.737	253	1.990
Selangor	»	1.752	236	1.988
Negri Sembilan	»	512	255	767
Pahang	»	142	74	216
c) Stati non federati:				
Johore	»	932	166	1.089
Kedah	»	531	27	578
Kelantan	»	74	4	78
Trengganu	»	24	—	24
Perlis	»	14	1	15

(1) THE AMERICAN AUTOMOBILE. Overseas Edition. Vol. 2. N. 3 1925. Pag. 17. e COMMERCE REPORTS. Published by the Bur. of Foreign and Domestic Commerce. 1925. 2 Febr. N. 5, pag. 252.

Secondo l'ultimo Rapporto annuale degli Agenti inglesi, tutta la Penisola di Malacca sarà fra breve coperta da una ottima rete stradale, che potrà essere percorsa in qualunque tempo dai veicoli a motore (1).

Il quinto posto è occupato dalle Isole Filippine, il cui mercato automobilistico è dominato interamente dalla concorrenza americana (2); il sesto posto è tenuto dalla Cina, dove la circolazione si addensa solamente nei principali centri costieri: a Sciang-hai 5330 veicoli, a Tien-tsin 1020, a Canton circa 200. Pechino, la capitale, conta circa 1.600 veicoli e Charbin circa 600.

Dalla Tabella N. 2 si rileva come vi sieno paesi in Asia, dove non circola nessun veicolo a motore, oppure la circolazione automobilistica è rappresentata da pochissime unità. A questo proposito facciamo osservare:

a) Territori dipendenti dalla Repubblica Sociale e Federativa Russa:

Siberia. — Paese sterminato con una densità di popolazione sparsa di 0,9 per Km². Centri relativamente importanti e raggruppamenti umani si trovano scaglionati lungo i fiumi e le vie di comunicazione. Gli abitanti sono di razza mongola, eschimese e russa ed in istato di civiltà poco avanzata. Prodotti naturali: legnami e quelli derivanti dall'allevamento del bestiame. Commercio povero; Ferrovie 11.000 Km.

Kirghisia e Turkestan. — Repubbliche autonome amministrativamente, con popolazione tartara e russa sparsa e con densità di 3,3 per Km². Paesi stepposi provvisti di 4.500 Km. di ferrovie e con commercio piuttosto povero se si eccettuino i valori della seta greggia, importante prodotto locale.

Khiva e Buchara. — Canato e Emirato vassalli della Russia. Il primo con una densità di popolazione turcomanna di 12 per Km², il secondo con una densità di popolazione cesbec-

(1) COLONIAL REPORTS. ANNUAL: *Unfederated Malay States under British Protection*. Reports for 1923. London, M. Stationery Office, 1925.

(2) W. ROBB. *Philippine Island offer good market in 1924*; in AUTOMOTIVE INDUSTRIES; Vol. 50, N. 9, 28 Febr. Pagg. 514-517.

II. - Asia.

TABELLA N. 2

	PAESI	Superficie Kmq.	Popolazione	Autoveicoli circondati N.	1 autoveicolo per abit.
	A) Stati :				
1	Afghanistan	650.000	2.000.000	100	80.000
2	Stati Arabi (1)	2.815.000	4.500.000	300	15.000
3	Cina	11.306.000	230.000.000	10.000	33.000
4	Giappone	382.000	72.000.000	10.650	4.012
5	Mesopotamia	375.000	2.850.000	1.470	1.938
6	Nepal	154.000	5.600.000	—	—
7	Palestina	23.000	700.000	850	894
8	Persia	1.645.000	9.000.000	1.700	5.294
9	Siam	600.000	9.000.000	2.500	3.600
10	Siria	182.000	2.275.000	2.620	8.680
11	Turchia Asiatica	750.000	12.000.000	—	—
12	Siberia	12.456.000	11.162.000	—	—
13	Kirghizia e Turkestan	3.608.000	12.246.000	—	—
14	Khiva e Buchara	270.000	2.300.000	—	—
15	Repubbliche Transcaucas (2)	192.000	5.680.000	380	14.940
	B) Possedimenti :				
	Inglese				
1	Cipro	9.282	310.000	500	620
2	India (dominio diretto)	2.830.942	247.100.000	56.200	5.670
3	India (stati tributari)	1.837.632	72.000.000	—	—
4	Protettorato del Butan	48.600	250.000	—	—
5	Aden e Perim	26.600	190.000	800	237
6	Isole Ceylon	130	100	—	—
7	Isole Bahrein	552	100.000	70	1.428
8	Isola Ceylon	66.000	4.570.000	6.300	725
9	Stabil. e Protettorati Malei	135.780	3.353.000	17.500	191
10	Borneo Inglese	190.700	838.000	55	15.238
11	Hong-Cong	1.016	625.000	1.055	592
12	Uel-hai-nei	740	150.000	50	3.000
	Olandesi				
13	Giava e Madura	131.508	35.017.000	36.250	1.353
14	Possessi esterni	1.360.000	14.030.000	—	—

Segue: TABELLA N. 2

	P A E S I	Superficie Kmq.	Popolazione	Autoveicoli Circolanti	1 autoveicolo per abt.
	Francesi				
15	Stabil. Francesi dell'India .	513	270.000	118	2.288
16	Indocina	701.000	19.000.000	5.750	3.304
17	Quang-cen	1.000	160.000	—	—
	Stati Uniti				
18	Isole Filippine	297.904	10.350.000	14.800	699
	Portoghesi				
19	India e Macao	4.257	630.000	—	—
20	Timor Orientale	16.248	377.800	150	37.780
	Italiani				
21	Isole dell'Egeo	2.847	100.000	150	666
22	Tien-tsin	1/2	10.000	1020	10
	Greci				
23	Isole di Mitilene, Chio, Samo e Minori	4.350	270.000	(2)	
		43.391.601	904.173.900	176.238	

(1) Cioè: l'Eggitaz, l'Asia, lo Yemen, l'Hadramaut, l'Oman, Koweit, il Negged El Ass lo Solammar e Kerat. (2) Sono stati compresi nella cifra totale della Grecia.

ca e turcomanna di 7 per Kmq. L'Emirato di Buchara ha 300 Km. di ferrovie; il Canato di Khiva non ha ferrovie e difetta anche di viabilità.

b) Il Principato del Nepal. — E' un paese montuoso abbondante di risorse e con una densità di popolazione di 36 per Kmq. Sebbene abbia un attivo commercio con l'India (circa 8 milioni di Sterline annue) pure a causa della sua situazione geografica, della plastica del suo suolo, e della natura dei suoi abitanti, in maggioranza tibetani, non ancora si avvantaggia del progresso civile occidentale.

c) Il Principato di Buthan. — E' un paese con una densità di popolazione assai bassa (5,4 per Kmq.), montagnoso,

impervio e troppo influenzato dalla xenofobia dei Lama della città santa di Lhasa.

d) Isole Camaran. — Gruppo di scogli disabitati, situati nel Mar Rosso a poca distanza dalla costa dello Jemen, a nord di Hodeida. Sotto il dominio turco erano luoghi di quarantena.

e) Borneo Inglese. — Quasi una terza parte della grande isola è sotto il dominio inglese, il che però non esclude che anch'essa non abbia fatto alcun progresso come il rimanente dell'isola posto sotto il dominio dell'Olanda. E' un paese ricchissimo di risorse naturali.

f) Timor Orientale. — E' quella parte della lussureggiante isola di Timor ancora rimasta sotto il dominio portoghese. Le sue risorse sono ancora allo stato potenziale.

Riassumendo, possiamo raggruppare i paesi asiatici ancora vergini di automobilismo in tre gruppi:

I) Paese con niuna possibilità presente e futura: Isole Camaran;

II) Paesi con scarsa possibilità presente e futura: Siberia, Kirghisia, Turkestan, Nepal e Buthan;

III) Paesi con buone prospettive presenti e future: Khiva, Buchara, Borneo Inglese e Timor Orientale.

c) AFRICA.

L'Africa nel periodo di un anno ha fatto sensibili progressi. Mentre alla fine del 1923 si registravano circa 75.000 autoveicoli in circolazione, alla fine del 1924 questa cifra è salita a 101.151.

Le più importanti aree di circolazione sono quasi tutte periferiche, a nord ed a sud specialmente, dove si trovano i paesi più progrediti: Egitto, Tunisia, Algeria, Unione Sud-Africana.

In prima linea sta l'Unione Sud-Africana con circa 52.000 unità in circolazione e così distribuite: Colonia del Capo circa 20.000, Orange circa 4.000, Transvaal circa 18.000, Natal circa 7.000 e Ex-Africa Sud-Ovest tedesca circa 500. Nella Città del Capo circolano 5.000 autoveicoli, a Johannesburg 6.000, a Durban 3.000 e a Bloemfontein un migliaio.

Segue l'Algeria, poi l'Egitto, il Marocco francese, la Nigeria e la Tunisia.

III. - Africa.

TABELLA N. 3.

	P A E S I	Superficie Km ^q .	Popolazione	Autoveicoli circolanti N.	1 autoveicolo per abit.
	A) Stati :				
1	Egitto	935.300	12.700.000	10.130	1.253
2	Abissinia	1.120.000	8.000.000	35	—
3	Liberia	95.400	2.000.000	20	100.000
4	Tangeri (Territ. neutr.) . .	580	48.000	170	270
	B) Possedimenti :				
	Francesi				
1	Algeria	575.290	5.802.000	14.600	396
2	Tunisi	125.130	2.074.000	3.700	580
3	Marocco Francese	416.000	4.000.000	5.600	714
4	Sfera d'inf. del Sahara . .	2.000.000	400.000	—	—
5	Mauritania	893.700	600.000	(1)	—
6	Senegal, Sudan Francese, Territorio del Niger e Alto Volta	2.358.120	7.500.000	1.030	7.352
7	Guinea Francese	239.000	1.875.000	65	28.846
8	Costa d'Avorio	325.230	1.544.000	250	6.176
9	Dahomey	97.000	840.000	200	4.200
10	Africa Equator. Francese . .	2.255.500	4.105.000	40	100.125
11	Somalia Francese	21.000	65.000	14	4.642
12	Madagascar	585.532	3.289.000	325	10.120
13	Malotta e Comore	2.168	98.000	—	—
14	Riunione	5.915	180.000	165	1.090
15	Camerun Francese	431.000	3.000.000	—	—
16	Togo Francese	58.000	700.000	—	—
	Inglese				
17	Sudan Anglo-Egiziano	2.628.000	6.000.000	450	13.333
18	Gambia	10.700	208.000	50	4.160
19	Sierra Leone	80.300	1.440.000	160	9.000
20	Costa d'Oro	207.800	2.000.000	2.360	847
21	Nigeria	876.000	18.500.000	5.000	3.700
22	Unione Sud Africana	1.225.000	6.927.000	51.500	134
23	Basutoland	30.340	500.000	250	2.000
24	Beciuana	712.000	152.000	112	1.357
25	Swaziland	17.300	115.000	80	1.437
26	Rhodesia Meridionale	386.000	880.000	—	—
27	Rhodesia Settentrionale . . .	754.000	980.000	1.872	993
28	Nyasaland	103.480	1.218.000	1.000	1.218
29	Kenia	546.000	2.450.000	1.436	1.706
30	Uganda	286.000	3.100.000	184	16.847
31	Somalia Inglese	176.100	380.000	12	30.000
32	Isola Socotra	3.579	12.000	—	—

Segue: TABELLA N. 3.

	PAESI	Superficie Kmq.	Popolazione	Autoveicoli Circolanti N.	1 autoveicolo per abit.
33	Maurizio	2.005	380.000	2.000	190
34	Isole Seicelle	404	25.000	4	6.250
35	Zanzibar	2.640	200.000	136	1.485
36	Isole Afro - Atlantiche me- ridionali.	328	4.000	—	—
37	Togo Inglese	32.600	190.000	—	—
38	Camerun Inglese	80.600	315.000	—	—
39	Africa Sud-Occidentale . .	835.100	83.000	(2)	—
40	Territorio del Tanganica .	950.000	4.160.000	136	30.588
Belgi					
41	Congo Belga	2.365.000	15.000.000	500	30.000
42	Ruanda e Urundi	54.000	3.000.000	—	—
Portoghesi					
43	Isole Madera e Azorze . .	3.208	415.000	320	1.296
44	Isole Capo Verde	3.927	150.000	15	10.000
45	Guinea Portoghese	36.125	300.000	—	—
46	Isole S. Thomè e Principe .	944	80.000	—	—
47	Angola	1.255.700	4.200.000	525	7.304
48	Mozambico	761.100	3.150.000	560	5.625
Italiani					
49	Libia	1.650.000	1.070.000	670	1.597
50	Eritrea	119.000	380.000	104	3.651
51	Somalia Italiana	365.400	450.000	—	—
52	Oltre Giuba	91.100	75.000	100	5.250
Spagnuoli					
53	Canarie	7.273	500.000	2.600	192
54	Marocco Spagnuolo	29.000	500.000	500	1.000
55	Rio Muni	24.516	100.000	—	—
56	Rio de Oro	285.500	50.000	10	5.000
57	Fernando Pò e Annohon . .	2.133	18.600	14	1.328
		28.750.705	138.705.600	108.904	

(1) Non è stato possibile ottenere i dati. (2) Sono compresi nella cifra complessiva della Unione Sud Africana.

I paesi africani, dovè l'automobilismo è pochissimo sviluppato, vanno divisi in due nette categorie:

a) Paesi di lento e limitato sviluppo automobilistico: Mauritania, Maiotte e Comore, Somalia Inglese, Socotra, Seicelle, Rio Muni, Rio de Oro, Isole Fernando Pò e Annobon;

b) Paesi di grande avvenire automobilistico: Abissinia, Liberia, Territorio del Niger, Alto Volta, Guinea Francese, Costa d'Avorio, Dahomey, Africa Equatoriale Francese, Madagascar, Camerun, francese e inglese, Togo francese e inglese, Sierra Leone.

d) AMERICA SETTENTRIONALE.

Per poco ci s'indugi sulle cifre mirabolanti fornite dalle statistiche ufficiali intorno alla produzione delle fabbriche automobilistiche degli Stati Uniti e del Canada si rimane colpiti dall'immensità del successo conseguito dall'industria nord-americana.

Lo sviluppo meraviglioso di queste fabbriche accentrate per la maggior parte a Detroit, nello Stato di Michigan, data da un decennio e costituisce l'ultimo trionfo dell'americanismo e dei suoi sistemi, nonchè un pericolo per l'industria simile europea. Ancora oggi la produzione automobilistica degli Stati Uniti e del Canada è assorbita per 4/5 dal mercato locale e nove fabbriche, che cominciano a costituire una temibile concorrenza per le fabbriche europee, producono da sole l'80% della somma totale di autoveicoli venduti annualmente nel Nord America (1).

L'esportazione dei prodotti dell'industria automobilistica dagli Stati Uniti è in continuo accrescimento; essa però non ancora desta eccessiva preoccupazione, ma quando sarà raggiunto dal mercato nord-americano il suo punto massimo di saturazione, la lotta sui mercati mondiali sarà accanita.

(1) Le nove fabbriche sono: Ford, Chevrolet, Overland, Buick, Studebaker, Dodge, Essex, Oldsmobile e Hupmobile. Vedi: J DALTON: *Sales in 1924 not likely to equal production capacity; in AUTOMOTIVE INDUSTRIES*; Vol. 50, N. 7, 14 febr. 1924, pagg. 321-324.

La concorrenza nel mondo dev'essere tenuta d'occhio dalle fabbriche europee, perchè spesso serve di ammonimento su quanto si sarebbe dovuto fare in questo o quel paese e che non venne fatto per inerzia o difetto di organizzazione.

Ecco alcune cifre suggestive sulla produzione nord-americana (Stati Uniti e Canada) dal 1914 al 1924:

		Vetture	Camions	Totale
1914.	 N.	548.679	25.375	568.054
1915.	 »	818.618	74.000	892.618
1916.	 »	1.493.617	90.000	1.583.617
1917.	 »	1.740.792	128.157	2.868.949
1918.	 »	926.388	227.250	1.153.638
1919.	 »	1.657.652	316.364	1.974.026
1920.	 »	1.883.158	322.039	2.205.197
1921.	 »	1.504.000	147.550	1.651.550
1922.	 »	2.406.396	252.668	2.659.064
1923.	 »	3.636.599	376.257	4.012.856
1924.	 »	3.261.682	375.396	4.637.078

Si osservi poi come abbia progredito la circolazione automobilistica negli Stati Uniti nello stesso periodo di anni:

1914	N.	1.711.400
1915	»	2.445.660
1916	»	3.513.990
1917	»	4.933.340
1918	»	6.146.610
1919	»	7.558.840
1920	»	9.295.250
1921	»	10.505.560
1922	»	12.357.370
1923	»	15.281.290
1924	»	17.740.236

Esaminando le cifre della circolazione dei vari Stati si rileva che cinque Stati hanno una circolazione che supera un milione di unità: New York 1.412.879; California 1.321.480; Ohio 1.244.000; Pennsylvania 1.228.586 e Illinois 1.123.724 ed un solo Stato rimane al disotto di 20.000 unità, lo Stato di Nevada con 18.300 unità.

La densità relativa dei veicoli a motore, espressa in cifre tonde, in rispetto alla popolazione degli Stati, è indicata dalla tabellina seguente:

Un automobile per ogni	2 abitanti :	California.
»	3	Jowa.
»	4	Nevada, Oregon, Nebraska, Kansas, Indiana, Sud Dakota, Michigan, Colorado, Washington, Wyoming.
»	5	Ohio, Wisconsin, Distretto di Colombia, Minnesota, Florida, Vermont, Nord Dakota.
»	6	Texas, Illinois, Utah, Maine, New Hampshire, Missouri, Oklahoma, Massachusetts, Connecticut, Delaware, New Jersey, Arizona, Idaho, Rhode Island.
»	7	Pennsylvania, New-York, Maryland, Montana.
»	8	West Virginia, New Mexico, Nord Carolina.
»	9	Virginia.
»	10	Luisiana, Kentucky, Sud Carolina.
»	11	Tennessee.
»	12	Arkansas.
»	13	Mississippi.
»	14	Georgia.
»	15	Alabama.

Il Canada è il secondo mercato automobilistico mondiale. Specialmente negli ultimi anni le fabbriche automobilistiche degli Stati Uniti hanno attivata la loro opera di penetrazione per impossessarsi del mercato canadese. Detroit, che è il centro manifatturiero più importante del mondo per la produzione automobilistica, sorge dirimpetto a Windsor situata dall'altra parte del canale che serve di confine tra gli Stati Uniti ed il Canada. Windsor ed i paesi circonvicini di Oshawa, Chatam, Walkerville ed altri nell'Ontario sono divenuti sedi di succursali degli stabilimenti che si sono impiantati a Detroit.

Gli autoveicoli in circolazione per Provincia, secondo le statistiche ufficiali degli anni 1918 e 1924, sono qui appresso numerati:

Province	1918	1924
Ontario	114.376	303.058
Quebec	26.897	80.903
Saskatchewan	59.531	59.708
British Columbia	15.370	50.400
Alberta	29.300	47.924
Manitoba	24.012	42.000
Nova Scozia	8.100	20.457
New Brunswick	6.434	20.457
Prince Edward Island	639	2.554
	275.659	626.409

In base alle cifre del 1918 il Canada teneva il terzo posto nel mondo, venendo dopo gli Stati Uniti e dopo la Gran Bretagna. In base alle cifre del 1924 invece che danno un'automobile per ogni 18 abitanti, il Canada viene subito dopo gli Stati Uniti e tiene quindi il secondo posto nel mondo (1).

Al terzo posto nell'America settentrionale troviamo il Messico, al quarto posto l'isola di Cuba ed al quinto l'isola di Portorico. Degli altri paesi solamente cinque registrano una circolazione superiore a 1000 unità e sono: Giamaica, la Zona del Canale di Panama amministrata dagli Stati Uniti, la Repubblica Dominicana, le isole Barbados e la Martinica. Tutti gli altri si mantengono al disotto delle 1000 unità, tranne Haiti ed il Salvador, che raggiungono questa cifra.

Il Messico ha una viabilità deficiente, perchè la manutenzione delle strade è trascurata tranne per quelle prossime alla capitale; purtuttavia i trasporti a mezzo di veicoli a motore si vanno diffondendo. La rete stradale è lunga 11.083 chilometri e sono stati progettati 7.649 chilometri di strade carrozzabili. E' un paese ricco di risorse naturali e di grandi promesse per

(1) CANADIAN MOTORIST. The National Automotive Magazine of Canada. Vol. 12, n. 1, 1925.

IV. - America Settentrionale.

TABELLA N. 4.

	PAESI	Superficie Kmq.	Popolazione	Autoveicoli Circolanti N.	1 autoveicolo per abit.
	A) Stati:				
1	Stati Uniti	7.846.000	105.710.000	1.740.236	6
2	Costarica	48.410	468.000	500	936
3	Cuba	106.122	2.900.000	32.000	90
4	Dominicana	48.577	897.000	2.210	405
5	Guatemala	113.030	2.000.000	960	2.322
6	Haiti	28.676	1.631.000	1.000	1.631
7	Honduras	114.670	660.000	300	2.200
8	Messico	1.989.200	16.000.000	35.000	455
9	Nicaragua	128.340	640.000	425	1.505
10	Panama	53.850	245.000	815	576
11	Salvador	21.160	1.500.000	1.000	1.500
	B) Possedimenti:				
	Inglese				
1	Canada	9.569.000	8.790.000	636.490	13
2	Terranova	110.670	280.000	870	304
3	Labrador	118.000	5.000	—	—
4	Honduras Britannico	22.270	43.000	110	430
5	Isole Bermuda	50	20.500	—	—
6	Isole Bahama	11.405	60.000	665	90
7	Giamaica	11.500	970.000	2.800	350
8	Isole Turks e Cayman	668	10.865	32	319
9	Isole del Vento	1.850	130.000	274	475
10	Isole Sottovento	1.365	180.000	325	553
11	Isole Barbados	430	156.000	1.410	900
	Stati Uniti				
12	Alasca	1.530.317	55.000	950	58
13	Portorico	9.314	1.900.000	10.260	120
14	Zona del Canale di Panama	1.300	23.000	2.100	10
15	Isole Vergini	342	26.000	100	260
	Francesi				
16	St. Pierre e Miquelon	241	5.000	20	—
17	Guadalupa	1.780	215.000	600	358
18	Martinica	987	195.000	1.020	191
	Olandesi				
19	Piccole Antille	75	6.500	320	20
		21.943.599	145.001.865	18.472.122	

lo sviluppo dell'automobilismo. E' considerato uno dei più importanti mercati automobilistici allo stato ancora potenziale (1).

L'isola di Cuba è un mercato automobilistico dominato dall'industria americana. Il veicolo a motore è quasi l'unico mezzo di comunicazione e di trasporto. La capitale, Hávana, annovera circa 19.000 autoveicoli, (14.000 vetture e 5.000 camions).

L'isola di Portorico è un altro mercato automobilistico dominato esclusivamente dall'industria americana. La viabilità è molto sviluppata e l'influenza esercitata dagli Stati Uniti sulla vita sociale ed economica dell'isola fa presagire che l'automobilismo continuerà a svilupparsi.

Nel Centro America le aree di circolazione sono poco dissimili fra loro e quindi si registrano lievi differenze fra i totali dei veicoli circolanti nei territori delle piccole Repubbliche.

Interessante notare come alcuni gruppi di isolette delle Antille abbiano una circolazione automobilistica piuttosto notevole. Ad esempio le Piccole Antille Inglesi, che si dividono in Isole del Vento e Isole Sottovento, registrano un totale di circa 600 autoveicoli in circolazione.

e) AMERICA MERIDIONALE.

Nell'America Meridionale, eccettuate le due Repubbliche più importanti, l'Argentina ed il Brasile, l'automobilismo non ancora si è affermato. Varie cause concorrono a ritardare lo sviluppo dei mezzi meccanici di locomozione: una di queste è la deficienza se non addirittura la mancanza di una buona viabilità, il che si verifica in quasi tutte le Repubbliche del Sud America. Nel Cile, soltanto, dove la viabilità è stata abbastanza curata, l'automobilismo ha avuto un maggiore impulso. Il Cile infatti, ha raggiunto in questi ultimi anni la cifra di 8000 unità in circolazione che sono così distribuite nei principali centri: Santiago 3.788, Valparaiso 798, Vina del Mar 690, Antofagasta 285, Iquique 189, Concepcion 94, Arica 30 (2).

(1) Vedi: AUTOMOTIVE INDUSTRIES. Vol. 51, n. II. Dic. 1924.

(2) Vedi: THE AMERICAN AUTOMOBILE. Vol. 2, n. 3. Marzo 1925.
Pag. 20.

V - America Meridionale.

TABELLA N. 5.

	P A E S I	Superficie Kmq.	Popolazione	Autoveicoli Circolanti	1. autoveicolo per abit.
	A) Stati :				
1	Argentina	2.790.000	8.530.000	120.000	77
2	Bolivia	1.208.000	2.900.000	1.090	2.660
3	Brasile	8.497.000	30.635.000	45.000	680
4	Cile	750.572	3.760.000	8.000	462
5	Colombia.	1.148.550	6.060.000	3.000	2.020
6	Equatore	307.000	2.100.000	900	2.333
7	Paraguay	253.100	1.050.000	600	1.900
8	Perù	1.137.000	7.400.000	6.000	1.233
9	Uruguay	187.100	1.495.000	28.900	52
10	Venezuela	1.020.300	2.411.000	4.000	602
	B) Possedimenti :				
	Inglesì				
1	Isola Trinità e Tobago. .	4.838	380.000	1.850	205
2	Gujana Inglese	231.800	314.000	1.700	184
3	Isole Falkland	16.800	3.000	—	—
	Olandesi				
4	Isole Sottovento	1.055	51.000	—	—
5	Gujana olandese	129.100	116.200	70	1.660
	Francesi				
6	Gujana Francese.	88.200	49.000	100	490
		17.770.415	67.254.200	221.210	

Anche l'Uruguay è un paese provvisto di buone strade soprattutto nei Dipartimenti situati nella parte occidentale. In alcuni centri di questi Dipartimenti la circolazione supera le 500 unità come a Salto, a Paysandù a Mercedes.

Così dalle cifre di 120.000 veicoli a motore circolanti nell'Argentina si discende al disotto di 50.000 per il Brasile e al di sotto di 30.000 per l'Uruguay. Da 8.000 per il Cile si discende a 6.000 per il Perù, a 4.000 per il Venezuela, a 3.000 per la Colombia.

Il bisogno di sviluppare l'uso dell'automobile nei paesi dell'America Latina appare molto evidente quando si considera il crescente interesse dimostrato da quelle nazioni nella costruzione di buone strade carrozzabili. La quasi totalità delle strade sulle quali si svolge il traffico automobilistico è stata migliorata o costruita dopo il 1916. Attualmente la rete delle strade carrozzabili completate o in corso di costruzione nei paesi dell'America Latina è di 70.428 chilometri, che comprendono 8.868 chilometri di strade buone, 39.118 chilometri di strade praticabili tutto l'anno e 23.142 chilometri di strade praticabili nella stagione asciutta. Sono poi allo stato di progetto 25.809 chilometri di strade.

Le strade migliori che si trovano negli Stati Sud-Orientali del Brasile e particolarmente nello Stato di S. Paolo, il quale da solo possiede 1.886 chilometri di ottime strade automobilistiche, 8.287 chilometri di strade praticabili in tutte le stagioni e 6.900 chilometri di strade praticabili soltanto nel periodo della stagione asciutta. Indicando queste cifre in percentuali appare che lo Stato di S. Paolo possiede circa il 57% di tutte le strade brasiliane adatte alla circolazione automobilistica (1).

f) OCEANIA.

Per questo continente la entità numerica della circolazione automobilistica è data dall'Australia, la quale in pochi anni ha dato un notevole impulso all'uso dei mezzi meccanici di trasporto e di comunicazione. Paese in piena evoluzione economica, sarà per molti anni ancora un ottimo mercato automobilistico.

Ecco come è distribuita la circolazione fra i vari Stati della Federazione:

New South Wales.	N.	65.599
Victoria	»	52.700
Queensland	»	26.686
South Australia	»	30.715
West Australia	»	6.355
Tasmania.	»	5.216
Territorio del Nord	»	92

187.363

(1) F. B. CURRAU; *Motor Roads in Latin America*; in COMMERCE REPORTS, N. 14, 6 Aprile 1925.

VI. - Oceania.

TABELLA N. 6.

	P A E S I	Superficie Kmq.	Popolazione	Autoveicoli circolanti N.	1 autoveicolo per abit.
	4) Possedimenti: Inglese				
1	Federazione Australiana	7.704.281	5.532.946	118.000	47
2	Nuova Zelanda	271.300	1.280.000	60.600	21
3	Isole Samoa	2.572	37.500	186	220
4	Isole Figi	20.000	157.000	250	786
5	Isola della Fenice	142	260	—	—
6	Isole Gilbert	1.200	33.000	—	—
7	Isole Salomone	38.300	151.000	—	—
8	Isole S. Cruz	938	7.000	—	—
9	Isola Tucopia	68	700	—	—
10	Isola Ducie	7	170	—	—
11	Isola degli Amici	1.010	25.000	40	625
12	Isole Starbuck	93	160	—	—
13	Papuasie Inglese	234.500	280.000	20	14.000
	Francesi				
14	Nuova Caledonia e dipen- denze	18.400	47.000	130	360
15	Isole delle Società	1.650	21.500	300	71
16	Isole Marchesi	1.274	3.500	—	—
17	Isole Tubuai	124	2.700	—	—
18	Isole Tuamotu	880	3.800	—	—
19	Isole Macatea	775	2.500	—	—
	Stati Uniti				
20	Isola Guam	544	13.500	—	—
21	Isole Samoa	199	8.000	—	—
22	Isole Hawaii	16.702	260.000	22.600	11
	Giapponesi				
23	Isole Bonin	106	4.750	—	—
24	Isole Caroline e Marianne	2.476	56.000	—	—
	Cileni				
25	Isole di Pasqua	122	250	—	—
	Anglo-Francesi				
26	Nuove Ebridi	13.230	60.000	20	3.000
	Olandesi				
27	Nuova Guinea Olandese	396.000	306.000	—	—
	Sottomand. Australliano				
28	Isole del Pacifico Nord-Ovest	240.019	547.054	15	36.450
		8.968.890	8.885.290	302.161	

A Sydney circolano circa 47.000 autoveicoli, dei quali 57.568 vetture e 10.760 camions (1).

Anche nella Nuova Zelanda l'automobilismo è in continuo progresso e la circolazione da 44.800 unità al 31 dicembre 1923 è salita a 60.600 al 31 dicembre 1924.

Escluse quindi l'Australia, la Nuova Zelanda e l'arcipelago delle Isole Havaii, dove l'invasione delle marche nord-americane ha fatto sì che la circolazione possa registrare la cospicua cifra di 22.600 autoveicoli, il rimanente del complesso delle terre oceaniche comprende poche entità di una certa importanza dal punto di vista dell'automobilismo. Queste entità sono: la Nuova Guinea, la Nuova Caledonia, le Isole del Nord-Ovest Pacifico, le Isole Figi, le Nuove Ebridi, le Isole Samoa, le Isole della Società e le Isole Tonga.

Tutti gli altri gruppi sono formati di isolotti madreporici per due terzi disabitati.

(2) Vedi: THE AUSTRALIAN MOTORIST. Vol. XVII, n. 4, 1924.