

QUO VADIS? STORIA DELLA SEGNALETICA STRADALE

“Se dall’alto delle Piramidi quaranta secoli di storia consigliavano i soldati di Napoleone, dall’alto del suo palo, di ferro o di legno, il cartello consiglierà i turisti che passano per la via”, diceva, modestamente, la “Rivista mensile del Touring Club Italiano”, benemerita associazione nata l’8 novembre 1894 in Milano, con lo scopo di favorire in ogni modo lo sviluppo del turismo in Italia. Tra i suoi scopi il Touring, club attivo ora più che mai nell’incessante opera di tutela e valorizzazione del patrimonio turistico italiano, aveva quello di “pubblicare guide, carte, profili e lavori atti a facilitare lo sviluppo del turismo; stampare una rivista turistica, organo ufficiale per tutti gli atti dell’Associazione; istituire dei rappresentanti, con l’incarico di fornire ai soci tutte le informazioni e l’assistenza che loro potessero necessitare durante il passaggio o la permanenza nelle singole località; curare la miglior manutenzione delle strade; raccogliere e fornire le informazioni necessarie per tracciare itinerari per escursioni turistiche; istituire un servizio di soccorso medico; collocare cassette di riparazione e speciali indicatori ai crocicchi delle strade ed in località pericolose...” ecc. Eccoli citati per la prima volta, nello Statuto del TCI, gli “speciali indicatori ai crocicchi”, ossia i segnali stradali. L’attenzione verso questo servizio al viaggiatore, fosse un automobilista o più plausibilmente un pedone, un ciclista, un carrettiere, era nata all’interno del Club fin da subito. Nella relazione del Consiglio del 1° ottobre 1895 si legge: “Bertarelli, dietro richiesta di Gorla e di altri Consiglieri, espone le proprie idee circa i cartelli indicatori, da parecchie parti richiesti. Una somma importante dovrebbe essere appostata in bilancio per dare a questo servizio un certo sviluppo contemporaneamente in tutta Italia. La cosa è per il momento prematura. Intanto studierà bene la questione e proporrà delle conclusioni prossimamente”. Nella seduta successiva del 13 novembre si riparlò dell’argomento, accennando alle difficoltà finanziarie della costosa impresa ma annunciando al contempo lo stanziamento iniziale della cifra di £ 500, a cui si aggiunsero le 300 lire offerte dall’ing. Alberto Riva e dalle 100 lire offerte dal Cavalier Johnson. La seduta del 18 dicembre 1895 registrò con molta soddisfazione il raggiungimento di ben 1500 lire di sottoscrizione, che permetteva l’impianto dei primi cento pali, anche se nel numero dello stesso mese la “Rivista mensile” doveva ammettere che “i pali sono assai utili, ma costano molto”.

Sono questi i primi passi di una ciclopica opera di impianto di segnali stradali, di cui fu promotore il Touring Club Italiano dal 1895 al 1973, dunque per quasi ottant’anni, grazie a fondi raccolti da cittadini privati, amministrazioni comunali e provinciali, delegazioni consolari dello stesso TCI, industriali, società di vario genere. Opera improba, faticosa, condotta fra mille difficoltà, due guerre mondiali, legislazioni carenti o contraddittorie, alfabetizzazione scarsa, lungo un territorio vasto, impervio e ricchissimo di luoghi da segnalare, come di curve da affrontare con attenzione e prudenza, infiniti passaggi a livello da rispettare, innumerevoli pendenze, salite e discese di cui essere avvertiti. Il risultato? Oggi la nostra Penisola è percorsa da 830 mila chilometri di strade, su cui si compiono 81 milioni di viaggi all’anno (dati 2002), per il 66% in auto. Su queste strade sono disseminati dodici milioni di cartelli, uno ogni settanta metri, nel migliore dei casi. Cartelli di avvertenza, di pericolo, di direzione; cartelli che segnalano, magari, cantieri rimossi, ostacoli scomparsi, o

che impongono 10 km/h di velocità massima; cartelli tondi, rettangolari, triangolari, blu, verdi, bianchi, marroni, rossi, gialli; cartelli essenziali per la nostra incolumità, ed anche cartelli inutili, dimenticati, danneggiati, illeggibili. Un segnale ogni settanta metri significa, alla velocità di appena cinquanta chilometri all'ora, un segnale ogni cinque secondi. Ogni cinque secondi l'attenzione del guidatore è tenuta a individuare, riconoscere, capire e rispettare un obbligo, un'imposizione, un divieto, una possibilità.

Forse ancora meno di cinque secondi. Lo studio "Ricerca della segnaletica stradale in Italia" condotto nel 1997/98 e poi aggiornato nel 2001 a cura della 3M Centro Studi per il Progetto Arianna (Sicurezza stradale) del TCI, ha censito circa 3500 cartelli (per le diverse categorie di "pericolo", "divieto", "precedenza", "obbligo", "indicazione" e altro) in un tratto di appena cento chilometri, il che significherebbe uno ogni trenta metri, anziché settanta, una densità doppia. Con la sconsolante postilla di saperne circa il 30% (il 28,7% nel 1997, il 28,2% nel 2001) fuori norma, perché realizzati con materiali non corretti, o sistemati ad una distanza sbagliata, o per altre irregolarità. "La cartellonistica stradale italiana è una delle più ricche del mondo - scriveva Marco Belpoliti sulla Stampa quest'estate - eppure quando si deve leggere un cartello indicatore, prendere una direzione invece di un'altra, diventa più difficile di un rebus o di un incrocio di parole dei Bartezzaghi". . Una selva di messaggi, un'alluvione di comunicazione che non può avere altro risultato che l'afasia, l'assuefazione, l'indifferenza, lo spaesamento, il ricorso ad altre forme di orientamento. "Segua le indicazioni, non può sbagliare": quando ci viene detto così dalla persona a cui abbiamo chiesto aiuto per trovare la strada, lo sappiamo bene: sbaglieremo per certo, e saremo costretti a tornare indietro altre dieci volte. Sarà per questo che hanno tanto successo le automobili dotate di satellitare, salvo poi finire in un fosso perché la mappa non è stata aggiornata.

Un altro studio, recentemente condotto in Inghilterra dalla TMS Consultancy, per conto di 3M UK PLC, vorrebbe dimostrarci il contrario. Sono stati presi in esame un certo numero di segnali realizzati con una speciale pellicola microprismatica, con particolari caratteristiche di rifrangenza, localizzati in 12 siti intorno alla città di Londra ad elevata percorrenza e pericolosità. Lo studio si è incentrato sui due anni precedenti all'impianto dei nuovi cartelli, e sui due anni successivi. Un trionfo: gli incidenti si sono ridotti in misura davvero notevole. A seconda dei siti, da 19 a 2; da 12 a 1; da 7 a 3; in un unico caso, dunque 1 su 12, gli incidenti sono aumentati da 2 a 4.

Sembrerebbe di poter concludere dunque che i segnali, se ben studiati e realizzati, sono estremamente efficaci nella loro opera di avvertimento e prevenzione. Certo, occorre una gestione attenta e complessa; lo stesso segnale perde più del 30% della sua "deterrenza" se collocato sul lato sinistro anziché destro della carreggiata; addirittura il 70% se si tratta di un segnale a portale.

Ma lo studio inglese non avrà invece voluto dirci altro? E cioè che qualunque segnale è efficace fintantoché si differenzia dagli altri e rompe per un attimo la monotonia, l'assuefazione dell'occhio e della mente? Come le scritte sui muri, o sui massi, che finiamo per leggere tutti, perché si impongono alla nostra indifferenza, perché escono dal codice muto della segnaletica ordinaria, e creano un messaggio imprevisto, tale da sorprendere la nostra attenzione dormiente. Ma che se proliferassero dappertutto nello stesso modo finirebbero per

cadere anch'essi nello stesso calderone dell'impercettibile. La "Repubblica" del 16 luglio scorso raccontava di un curioso esperimento, in atto in un paesino della Frisia (Olanda), dove un ingegnere civile, tale Hans Monderman, su mandato dell'autorità del traffico, sta "bonificando" le strade, con una strategia molto semplice: l'eliminazione pura e semplice dei segnali dalle strade. L'automobilista, è l'opinione del nostro ingegnere, non deve avere alibi, deve essere messo di fronte alle sue responsabilità, senza sconti: e dunque via i cartelli, che tendono a dare a chi guida la pericolosa sensazione che ci sia qualcun altro a provvedere alla sua sicurezza.

Speriamo che nessuno mai venga preso dalla tentazione di mettere l'automobilista italiano di fronte alle sue responsabilità, perché l'esito, in un paese dalla debole coscienza civile, sarebbe molto prevedibile: l'anarchia totale. Ma certo qualcosa dovrebbe esser fatto, per contenere il tributo annuale di 6/7000 vite, tanti sono i morti in Italia solo per incidenti stradali.

Bertarelli, alla fine dell'ottocento, non poteva certo immaginarsi un esito simile. I suoi intenti erano ben diversi: per esempio, uniformare le unità di misura delle indicazioni (molte venivano ancora date in miglia; altre in chilometri; in certi luoghi si passava allegramente dalle miglia ai km senza particolari avvertimenti, ingenerando confusione su confusione). Inoltre le indicazioni erano per lo più date senza dire il punto di partenza della numerazione. Spiccava solitario sulla carreggiata un cartello (o una pietra) con scritto "42 km". A chi passava il divertimento di scervellarsi per capire da dove si distasse 42 km, e quanto mancava, magari, per arrivare al centro più vicino. Altra complicazione era determinata dal fatto che l'art. 38 del Regolamento di Polizia stradale stabiliva la mano destra...tranne che nei comuni con popolazione superiore ai 25.000 abitanti. In questi abitati, l'amministrazione poteva decidere che mano tenere. Ne derivava, è facilmente intuibile, una gran confusione, e un cartello che all'ingresso delle città avvertisse delle preferenze di mano in vigore in quella località non guastava. Bologna fu tra le primissime amministrazioni che, sollecitata dal TCI, già nel gennaio 1900 fece apporre "a Porta San Felice una grande tabella dalla quale si può conoscere ove conduce la strada che si prolunga per la campagna ed a quale distanza si trovano i paesi e le città", oltre che la mano da tenere. Si trattava di una tabella "di metallo, elegantemente verniciata". Nel maggio 1903 il Touring vantava già il collocamento di 400 cartelli, recanti il nome della località, una freccia, un dato chilometrico. Era anche uno strumento pubblicitario. Ecco cosa scrive la "Rivista mensile" di quel mese: "E insieme col consiglio, il turista avrà anche il saluto, se il cartello è del Touring, della grande istituzione nazionale la cui opera si appalesa ormai sulle vie, sui monti, sulla spiaggia; e potrà il turista mandare un saluto non solo al Touring ma anche al buon socio che si sarà assunta la spesa del cartello, e il cui nome apparirà sul cartello stesso, come la carta da visita di un amico". L'idea geniale del Touring era stata infatti di coinvolgere i propri soci e simpatizzanti in questa opera; e allo scopo ogni mese nella rivista era pubblicata la "scheda di sottoscrizione per cartelli indicatori" con cui accompagnare il proprio obolo, dieci lire per un cartello la cui collocazione sarebbe stata decisa dal Touring e venti lire per un cartello a collocazione obbligatoria, decisa dal donatore. In ogni caso il nome del donatore, privato o azienda o società o amministrazione che fosse, sarebbe stato scritto ben chiaro sul cartello. L'idea di costringere i propri concittadini e qualunque forestiero a leggere il proprio nome sulle strade si palesò subito irresistibilmente attraente per i nostri vanitosi concittadini di allora: che risposero in

massa. Nel novembre del 1904 si erano raccolte 13.000 lire, di cui cinquemila stanziare direttamente dal TCI; e al lavoro provvedeva già da un anno (maggio 1903) una Commissione permanente del Touring, incaricata di seguire lo studio dei cartelli, per quanto riguardava le dimensioni, la forma, il colore, la dicitura, e dei sostegni, in ottemperanza a quanto nel frattempo deciso dalla L.I.A.T., la Lega Internazionale delle Associazioni Turistiche, che stabilì la riforma dei cartelli sostituendo alle diciture fino a quel momento utilizzate dei segnali convenzionali. Codesta Commissione era presieduta dal cav. Augusto Massoni, Presidente dell'Automobile Club Italiano di Milano, e da quindici membri, tra cui il Rag. Arato Ardenghi, Capo Sezione Economato del TCI, Luigi Brigatti, Economo dell'ACI, il cav. Luigi Vittorio Bertarelli, Capo Sezione Strade del TCI, il Marchese Alfonso Ferrero Ventimiglia di Torino (uno dei fondatori della Fiat), il comm. Federico Johnson, direttore generale del TCI, Paolo Meda, Vice Presidente dell'ACI di Milano, ed altri personaggi di spicco. Altro incarico che si assunse la Commissione fu il lavoro di propaganda presso le Amministrazioni Provinciali, ottenendo il plauso di tutte e 69 le provincie italiane, che offrirono il loro concorso morale, sempre ben accolto ma poco redditizio in quanto a risultati concreti, ed anche, da parte di talune, l'assunzione della messa in opera e della manutenzione dei cartelli. In meno di un anno furono collocati altri 500 cartelli. Si distinse in rapidità e lungimiranza la Deputazione Provinciale di Siena, la prima ad assumersi l'impegno di realizzare cinquanta cartelli, e quella di Brescia, quindici, sostenuta in questo sforzo dalla Società Ginnastica Forza e Costanza. Uno dei problemi era la decisione della scelta "dell'ubicazione di detti pali ed il loro numero in rapporto ad un giusto concetto della necessità, per evitare i due eccessi ugualmente dannosi dell'insufficienza e della esuberanza", anche se è difficile che si creassero problemi di sovrannumero. Comunque si decise di destinare alcuni dei membri della Commissione allo studio delle principali strade di grande comunicazione. I primi tronchi stradali ad essere esaminati furono Milano - Chivasso (ossia, la Milano - Torino); la Chivasso - Torino - Moncenisio (Val di Susa), la Milano - Lecco - Sondrio, la Milano - Genova e la Milano - Brescia (non è da stupirsi che qualche decennio dopo l'ing. Puricelli, quando Puricelli progettò la prima autostrada, decise per la Milano - Laghi). Tra i comuni che si mossero sollecitamente il primo fu quello di Luserna San Giovanni, paesino della Val Pellice in provincia di Torino, che ebbe l'onore anche di vedere riportate sulla rivista del TCI le foto dei pali collocati (per amore di cronaca: si trattava dei cartelli posti al bivio tra Luserna e Lusernetta, oltre che al bivio tra Luserva e Rorà. Forse non strade di grandissima comunicazione, ma evidentemente i valligiani non ne potevano più di spiegare a tutti la strada). E non erano solo cartelli indicatori. "Sulla strada provinciale Belluno - Treviso fu collocato, per cura dell'egregio Console di Covolo di Piave signor De Bassecourt Marchese Alberto, in comune di Pederobba a 300 metri dal ponte sul torrente Curogna, un cartello indicante "Curva pericolosa". E "per cura del Console di Orzinuovi signor Morandi, nel comune di Villagana sull'incrocio della strada che va ad Orzinuovi con quella che va sul Cremonese, fu collocato un cartello indicante "Discesa pericolosa". Erano infatti i cosiddetti cartelli di rallentamento a destare maggior plauso, e allo scopo di diffonderne il maggior numero possibile il Touring decise di fornirli alle pubbliche amministrazioni a condizioni particolarmente favorevoli, fidando che avrebbero richiamato "all'osservanza delle buone norme di circolazione non solo in nome della legge ma anche in nome dell'autorità e del prestigio del Touring". Dal dicembre 1903 venne diramata alle provincie, ai comuni, alle principali società turistiche, sportive, commerciali, agli alberghi più

rinomati, ai giornali, una circolare in diecimila copie che spiegava gli scopi dell'iniziativa e conteneva i criteri da seguire nella collocazione dei cartelli indicatori e i dati tecnici per la loro messa in opera. Per esempio, dei pali si diceva che dovevano essere "preferibilmente di legno di castagno o di rovere larice, devono avere l'altezza di metri quattro circa e il diametro da 12 a 15 centimetri. La parte da infingersi nel terreno va alquanto abbruciata o, perché vi possa solidamente aderire, si consiglia munire la base con qualche mensoletta e gettarvi sopra, riempiendo la buca, della malta grossolana fatta con calce idraulica. Si ricorda ancora che tra il TCI e il Ministero delle Poste e dei Telegrafi esiste una convenzione in virtù della quale, mediante il pagamento annuo di lire 0,50 per cartello, il TCI ha facoltà di servirsi dei pali telegrafici, quando ciò possa tornare utile". Nella circolare si parlava per la prima volta delle diverse categorie di segnalazione: le segnalazioni di direzione; quelle di rallentamento; e quelle di pericolo. Da notare che il TCI non si limitò ad accogliere le prescrizioni della LIAT riguardo l'adozione di segni internazionali; ma decise di aggiungervi sempre anche la relativa trascrizione ortografica, perciò, per esempio, la freccia ad angolo indicante un difficile tornante era sempre accompagnata anche dalla dicitura "Svolto pericoloso": segno inequivocabile di una civiltà pre-immagine, ed ancora ancorata ad una comunicazione libresca, di parole più che di simboli ed immagini come invece l'attuale. "I segnali, come si vede - scriveva il TCI - sono pochi e facilmente percettibili anche da chi corre ad una certa velocità; e formeranno, nella loro laconicità, una vera guida estesa a tutta l'Italia, pratica, semplice ed utile non soltanto ai ciclisti ed automobilisti ma anche ai loro più fieri nemici, i carrettieri".

Con l'invio della circolare le sottoscrizioni si infittirono: arrivò quella della Fiat, per 280 lire, pari a 20 cartelli a collocazione obbligata, seguita a ruota dalla Isotta Fraschini (100 lire, per 10 cartelli), dalla Luigi Storero di Torino (idem) e dalla Croizat Vittorio, ancora a Torino (20 lire, per 2 cartelli). Ma, come in tutte le belle favole, c'era il lupo cattivo. "Il modo con cui pali e cartelli saranno rispettati saranno un indice sicuro del grado di civiltà del paese in cui essi saranno posti; e perciò speriamo che sindaci, segretari comunali, preti, maestri e tutte le altre persone autorevoli e ragionevoli dei singoli paesi, inculcheranno ai piccoli Davide e Balilla, di cui c'è in ogni luogo grande abbondanza, di rispettare, colle loro volanti pietre, i cartelli e sapranno anche, all'occasione, richiamare all'ordine, punire e far punire i vandali grandi e piccoli". E non si trattava di episodi marginali: i cartelli, per esempio, tra Sondrio e Tresenda e Tresenda e Aprica furono a fucilate, e quindi fatti sparire tout court. Non era solo gusto puro e semplice di vandalismo: le volanti pietre (o peggio) avevano uno scopo preciso, riportare il turista alla mercé dei villici locali, poco desiderosi di perdere le generose ricompense che spesso si erano visti offrire per aver riportato i viaggiatori sulla retta via. Per tacere anche del fatto che, agli occhi dei paesani, chi passava con grande fracasso in automobile era solo uno sfaccendato per il quale non occorre darsi tanta pena. Ogni situazione può essere considerata da tanti punti di vista!

Tra i sottoscrittori eccellenti, anche il re d'Italia. "Sua Maestà il re - scrive il Ministro della Casa Reale, gen. Ponzio Vaglia - che già ebbe a manifestare il suo interessamento e la sua approvazione alla opportuna iniziativa, ha determinato ora di incoraggiarla materialmente col suo concorso ed a tal fine mi ha ordinato di mettere a disposizione di codesto Touring Club la somma di lire 1000, esprimendo desiderio che siano preferibilmente impiegate nel

collocamento di cartelli indicatori nella provincia di Roma, che ne difetta assolutamente". La Deputazione Provinciale di Roma non volle essere da meno, e accantonò una somma pari; entrambi furono poi superati di slancio dall'Amministrazione provinciale di Genova, che offrì 2000 lire. Eco dell'iniziativa giunse anche in Germania, dove l'*Allgemeine Automobilzeitung*, organo ufficiale dell'automobil club austriaco e tedesco, elogiò l'operato del TCI definendolo straordinario, con il "notevole vantaggio della grande chiarezza, specialmente in confronto a quelle dell'*Association Générale Automobile*" a cui evidentemente dovevano sottostare.

A cavallo tra dicembre 1904 e gennaio 1905 si toccarono i 1000 cartelli (realizzati), con 14.550 lire di sottoscrizione. Nella Relazione della Direzione Generale sull'andamento morale e finanziario dell'ente, presentata a marzo 1905, si scriveva che "Le continue domande di cartelli, le quali ci pervengono specialmente dalle pubbliche Amministrazioni e le offerte raccolte, che raggiunsero la ragguardevole cifra di 15.000 lire, stanno a provare il favore che accompagna questa nostra iniziativa. Alla fine dello scorso anno erano stati collocati circa 600 nuovi cartelli distribuiti così: 430 nell'Alta Italia (dove ci pervennero le maggiori offerte di denaro e di gratuita collocazione), 120 nell'Italia centrale (della quale ci piace segnalare i riusciti e completi impianti di Siena e Pisa) e 50 nell'Italia meridionale, dove più difficile e costosa riesce la messa in opera delle nostre segnalazioni".

Il lavoro proseguì per tutti gli anni successivi, fino allo scoppio della Grande Guerra, pur senza riuscire ad eliminare le grandi disparità fra zona e zona d'Italia e tra strada e strada: generalmente erano meglio segnalate le strade provinciali (grazie anche alla collaborazione instauratasi tra molte amministrazioni provinciali e l'ente) che le strade nazionali e comunali. Dal 1903 al 1915 si realizzarono circa 12.000 cartelli: un grande risultato, ma sempre inferiore, di gran lunga, al necessario.

La svolta arrivò nel 1919. Forte dei propri 180.000 soci e dei tre milioni di lire di patrimonio, il Touring Club Italiano poteva essere orgoglioso dei risultati raggiunti nel campo della cartografia ed editoria turistica, per esempio con la monumentale "Guida d'Italia, pubblicata in cinque lingue, con i 20 volumi delle Guide Itinerarie Italiane, la "Guide delle strade di grande comunicazione"; le "guide regionali delle FFSS", la "Carta d'Italia in scala 1:250.000", il "Grande Atlante internazionale", tutte opere grandiose che mai erano ancora state realizzate in Italia. E tra le mille iniziative, dalla propaganda per il bosco e il pascolo alla campagna di difesa dei monumenti pittoreschi e dei paesaggi, alle Stazioni fiorite, alle segnalazioni in montagna, alla scuola femminile di Cartografia, non poteva non prendere nuovo slancio anche l'iniziativa a favore della segnaletica stradale. Così titolava la Rivista mensile del gennaio-febbraio di quell'anno: "Il Touring, la Fiat, Pirelli uniti per i Cartelli indicatori. La soluzione del problema. Un milione e mezzo per l'impianto". La situazione, infatti, con la guerra e il conseguente arresto dell'iniziativa, era peggiorata rispetto al 1915, perché molti cartelli si erano deteriorati con il tempo, e tanti altri erano stati anche deliberatamente manomessi, proprio per confondere il nemico. Era stato sì discusso un progetto di legge, detto legge Casana dal nome dell'ideatore, che addossava il compito alle Provincie. La legge non andò in porto, anche perché non avrebbe avuto i fondi necessari. Si costituì allora tra Fiat Pirelli e TCI un Consorzio, che prese le mosse dal lavoro che durante la guerra gli Uffici Tecnici del Touring avevano svolto: alcune migliaia di schizzi disegnati in scala 1:25000, "che riproducono tutti i crocicchi o bivi dove sarà opportuno mettere dei cartelli colla previsione di

quelli che vi occorrono, della dicitura e del tipo”. Fu calcolata una spesa di milione e quattrocentomila lire. Di questa la metà fu assunta dal Touring e l'altra metà, in parti uguali, dalle due società. "Le due fortissime aziende industriali si sono sentite, in certo modo, l'esponente di quelle energie che nell'industria italiana durante la guerra hanno date così mirabili prove di forza sapiente e coraggiosa”. Dopo un primo anno di rodaggio, il lavoro di posa in opera riprese alla grande nel 1921, con più di 4300 cartelli collocati. Una fatica e un impegno che Bertarelli descrisse efficacemente sulla Rivista “Le vie d'Italia” del marzo 1922: “Viene un giorno in cui in un sito si accorgono che dove i passanti sbagliano strada un cartello ci starebbe bene. E allora lo domandano e noi lo diamo ben volentieri. Ma il difficile è di trovare il mezzo di portare in posto e posare il desiderato cartello. Difficile sovente per l'isolamento, la mancanza di trasporti o il loro costo talora fantastico, l'assenza di persone capaci di incominciare e condurre a termine l'operazione con lavoratori adatti, col materiale (cemento ecc.) che qualche volta si deve far venire da lontano. La posa di un cartello è in questi casi lavoro concomitante di una diecina di persone e può comportare qualche centinaio di chilometri di loro viaggio. L'arte è dunque di scoprire, più che i luoghi, i mezzi e le persone”.

All'accordo con Fiat e Pirelli seguì quello con la Società Italo – Americana per il Petrolio, per un altro ingente quantitativo di cartelli destinati alla segnalazione delle località attraversate. Riportavano l'altitudine, il numero degli abitanti, la distanza dai capoluoghi di provincia, le due località più vicine, e inoltre utilizzavano materiali più resistenti. Si tentò persino di illuminarne alcuni, con l'uso di lampadine elettriche; soluzione un po' complessa, e che fu rapidamente abbandonata. Risultò più pratico dotarli di minuscoli catarifrangenti, soprattutto se si trattava dei cartelli per i passaggi a livello o altre situazioni di pericolo. Nel 1926 furono realizzati 500 cartelli di questi tipo proprio dalla SIAP, che si avvale di un nuovo tipo di catarifrangente ad elevato potere di rifrazione, meno costoso di quelli sinora utilizzati. L'anno dopo, inoltre, si decise anche di mutarne il colore, per migliorarne la visibilità e leggibilità: non più lamiera verniciata di colore turchino, bensì lamiera e smalto bianco, con segni e parole in rosso e nero.

Gli anni si accumularono, i cartelli anche e così i codici della strada e i decreti ministeriali, che tendevano a riordinare la questione, e ottenevano soltanto di imbrogliarla maggiormente, come quando (D.M.6 aprile 1937) si ordinò di eliminare le segnalazioni esistenti, o si dichiaravano facoltativi (un altro modo per dire superflui) i cartelli di indicazione. Il Touring, per quello che poté, tirò dritto per la propria strada, e poté vantare di aver collocato, o contribuito a collocare, in venticinque anni oltre 300.000 cartelli. Al termine della seconda guerra mondiale, però, la situazione si presentava di nuovo desolante: la segnaletica stradale risultava in gran parte annientata, eliminata, danneggiata, fuori uso. Si dovette ricominciare ancora una volta (quasi) tutto da capo, con l'aggravante stavolta di una sistematica penuria di materie prime e finanziamenti. Per fronteggiare meglio queste difficoltà, mai come allora opprimenti, il Touring e l'Acì decisero di unire le loro forze trasformando l'Ufficio speciale del TCI nell'Ufficio Tecnico Segnalazioni del TCI e dell'ACI, guidato da una Commissione di quattro membri, due per ente. Durò quattro anni il lavoro di questo ufficio, grazie al quale furono posizionati alcune decine di migliaia di cartelli. Intanto si cominciava a parlare anche di segnaletica orizzontale, quella costituita dai segni in bianco o in giallo tracciati

direttamente sulla carreggiata, poiché molti studi avevano dimostrato la crescente difficoltà del guidatore a tenere d'occhio segnalazioni poste in alto a destra, e contemporaneamente il flusso di vetture davanti a sé a sinistra. E proliferava nello stesso tempo lo scempio della pubblicità stradale, contro cui insorsero sia il TCI sia molti altri sodalizi: Italia nostra, gli enti provinciali per il turismo, alcune sovrintendenze. La battaglia fu fatta propria anche dalla rivista "Quattroruote", che nel numero di agosto 1956 titolava: "Ripulire l'Italia da cartelloni e bottiglie. I cartelloni pubblicitari sulle strade d'Italia sono lo sconcio più stupido ed autolesionista che possa esistere". Da questa protesta nacque il Comitato per la Tutela del Paesaggio stradale, che si valse di autorevoli voci come quella dell'architetto Giò Ponti, dell'archeologo e studioso d'arte Antonio Cederna, del giornalista Paolo Monelli, per chiedere ed ottenere l'abolizione dei cartelloni pubblicitari lungo le autostrade italiane (che fruttavano all'Anas, a metà degli anni cinquanta, circa centottanta milioni annuali).

Gli anni passavano, l'Italia e il mondo intero cambiavano volto come mai nella storia precedente. Erano lontani i tempi in cui interi plotoni di ciclisti, durante i primi Giri d'Italia, si perdevano nelle campagne per l'assoluta mancanza di segnaletica, costringendo gli organizzatori ad annullare intere tappe; e avventurarsi sulle strade era una vera propria prova di sopravvivenza. "Le distanze, la prossimità dei passaggi a livello, di svolte, di ripidezze insidiose, le direzioni ai bivi" cominciavano ad essere abbondantemente segnalate. Ne prese atto il Touring nel 1973, decidendo la chiusura dell'Ufficio di Segnalazioni Stradali. Così si recita nella Relazione annuale del 1974: "Il Servizio Segnalazioni Stradali ha svolto la consueta apprezzata opera di assistenza, consulenza e fornitura in materia di cartelli indicatori alle amministrazioni e agli enti che hanno il controllo della segnaletica. Il settore ha peraltro ormai assunto un così ampio sviluppo, sia per l'esperienza acquisita dagli Enti, sia perché sono sorte numerose imprese bene attrezzate in grado di provvedere a forniture soddisfacenti, che il Touring ha ritenuto sia ormai venuta meno la sua funzione, in altri tempi pionieristica, in questo campo".

BIBLIOGRAFIA

Stefano Pivato, "Il Touring Club Italiano", Il Mulino, Bologna, 2006

Michela Bionda, "Touring Club e cartelli stradali", Touring Club Italiano Centro di Documentazione, 2003

Rivista del TCI, 1898 – 1920

Le vie d'Italia, 1920-1940

www.ufficiostrade.net

Donatella Biffignandi

Museo dell'Automobile

2006