

**PERICOLO**  
**ATTENTI AL TRENO**  
**PERICOLO**

TOURING CLUB ITALIANO  
**LAMPO** BENZINA  
SUPERIORE  
  
PASSAGGIO A LIVELLO  
1926

-8-

# UNA GUIDA ESTESA A TUTTA L'ITALIA. IL TOURING CLUB ITALIANO E IL PROGETTO DELLA SEGNALETICA STRADALE, 1895-1939

*A Guide Stretching Across Italy. The Touring Club Italiano  
and the Project for the Roadway Signage, 1895-1939*

DOI: 10.17401/su.s1.fb10

**Fiorella Bulegato**

Università Iuav di Venezia  
bulegato@iuav.it

## **Parole chiave**

Cartelli indicatori; storia della grafica; segnaletica stradale; standardizzazione internazionale  
*Road Signs; Graphic Design History; Road Signage; International Standardization*

## **Abstract**

La segnaletica stradale svolge un ruolo informativo imprescindibile per consentire la mobilità delle persone. Si tratta di un intervento artificiale esteso, condiviso da fine Ottocento a livello internazionale, che ha tradotto la necessità di standardizzazione di segnali e supporti configurandosi, probabilmente, come il più diffuso repertorio pittogrammatico e letterale riconoscibile e decifrabile da miliardi di persone.

L'Italia è fra i primi paesi al mondo a dotarsi di un sistema progettato a questo scopo grazie al Touring Club Ciclistico Italiano, che dal 1895 inizia a installare «speciali indicatori» lungo le strade della Penisola, con l'intenzione di fornire un servizio ai viaggiatori, una segnaletica adeguata alla velocità dei mezzi, ossia cartelli immediatamente riconoscibili e comprensibili a tutti, collocati in posti visibili, con scritte e segni leggibili da lontano e in condizioni disagiate.

Da allora, sostituendosi per lungo tempo alle competenze statali e grazie alle sottoscrizioni private, l'associazione partecipa alle iniziative che sanciscono le convenzioni fra Stati in materia, coordina e affianca gli interventi di enti e organizzazioni coinvolti, sollecita normative specifiche ma, soprattutto, si occupa di disegnare, produrre, decidere dove collocare e instal-

lare «i pali con cartelli indicatori» adeguandoli alle prescrizioni internazionali e proponendo, in alcuni casi, nuove soluzioni grafiche.

L'articolo ricostruisce il ruolo e il contributo del Touring Club italiano nell'elaborazione, fino alle soglie del secondo conflitto bellico, di questo moderno caposaldo della comunicazione visiva che meriterebbe di essere inserito nelle storie del design più di alcune opere autoriali, essendo un sistema di artefatti industriali, di utilità pubblica, diffusissimo e destinato a una funzione indispensabile: garantire sicurezza, informazione e orientamento a tutti.

*Roadway signage plays a critical role in providing the information that makes mobility for people possible. It is an extensive artificial operation, spread worldwide since the nineteenth century, which translated the need to standardize roadway signs and supports, thereby becoming, in all likelihood, the most widespread literal and pictographic repertory, recognizable and decipherable by billions of people.*

*Italy was one of the first countries in the world to adopt a system designed for this purpose thanks to the Touring Club Ciclistico Italiano, which in 1895 began to install «special indicators» along the roads of the Italian peninsula, with the aim of offering a service to travelers, a signage system appropriate for the higher speed of automobiles: roadway signs that could be immediately recognized and understood by everyone, placed in visible positions, with words and signs that could be read from a distance and under challenging conditions.*

*Since then, taking over the duties of the state for a significant length of time and thanks to private funding, the association participated in the initiatives that sanctioned the conventions among Nations in the matter, coordinated and assisted in the operations of the entities and organizations involved, solicited the adoption of specific standards, but above all worked to design, produce and decide where to position and to install «the poles with directing signs», adjusting them to international standards and in some cases, proposing new graphic solutions.*

*The article reconstructs the role and contribution of the Touring Club Italiano, through the onset of World War II, in the development of this modern cornerstone of visual communication that deserves to be recognized in design history more than so some works by renowned authors, as a system of industrial artifacts, a public service, extremely widespread and designated to serve an indispensable function: to guarantee safety, information and orientation to all.*

## Introduzione

«La grafica è dappertutto, per dirla in breve: la sua presenza nell'ambiente è talmente pervasiva da reclamare un'osservazione puntuale e attiva per esserne consapevoli. Il territorio tutto è infatti densamente popolato e scandito da un coacervo di segni visivi, letterali e iconici, dalle più diverse inflessioni comunicative e di variabili durate, di cui si può soltanto evidenziare l'ubiqua massima consistenza»<sup>1</sup>.

In questo gigantesco panorama grafico che fruiamo con distrazione, quasi fosse una presenza naturale, i sistemi di segnaletica stradale svolgono un ruolo informativo imprescindibile per consentire la mobilità delle persone. Si tratta di un intervento artificiale esteso, frutto dell'impegno di progettisti apparentemente anonimi, che ha tradotto la necessità, condivisa progressivamente da fine Ottocento a livello internazionale, di standardizzazione dei segnali, configurandosi, probabilmente, come il più diffuso repertorio pittogrammatico e letterale riconoscibile e decifrabile da miliardi di persone.

L'Italia è fra i primi paesi al mondo a dotarsi di un sistema concepito a questo scopo grazie al Touring Club Ciclistico Italiano che dal 1895 inizia a installare «speciali indicatori» lungo le strade della Penisola portando a compimento la prima segnaletica stradale italiana e contribuendo alla sua capillare diffusione stimata in oltre 12 milioni in esemplari, statisticamente distribuiti ogni 70 metri di strada<sup>2</sup>.

---

1. Sergio POLANO, *Il paesaggio della grafica. Territorio, città, architettura*, in *Comunità Italia. Architettura, città, paesaggio, 1945-2000*, a cura di Alberto Ferlenga e Marco Biraghi, Catalogo della mostra (Triennale di Milano, 28 novembre 2015-6 marzo 2016), Silvana Editoriale, Cinisello Balsamo 2015, p. 177.

2. Donatella BIFFIGNANDI, *Quo Vadis. Storia della segnaletica stradale*, 2006, sip, [https://www.museoauto.it/website/images/stories/articoli/varie/seгнаletica\\_stradale.pdf](https://www.museoauto.it/website/images/stories/articoli/varie/seгнаletica_stradale.pdf) [25 gennaio 2021].

## 1. L'urgenza di «pali con cartelli indicatori»

Sulla rete stradale europea, per supplire a una lacunosa dotazione di segnalazioni, inadatta alle esigenze di movimento dei viaggiatori e alle caratteristiche dei nuovi mezzi di locomozione – prima la bicicletta, poi i veicoli motorizzati –, le associazioni ciclistiche locali iniziano a insediare nuove strutture intorno al 1880. In particolare, accanto alla revisione delle prassi finora adottate per l'orientamento stradale, generalmente costituita da pietre di diversa forma con indicate direzioni e distanze, talvolta espresse in unità di misura differenti, si rivela indispensabile trovare dei modi per annunciare i pericoli validi nei diversi Paesi. Ciò sprona la ricerca di una segnaletica, cioè cartelli immediatamente comprensibili a tutti, adeguati alla velocità dei mezzi, collocati in posti visibili, con scritte e segni leggibili da lontano. Al contempo, fa comprendere prestissimo la necessità di unificare segnali e supporti, una consapevolezza che porterà, in seguito ad accordi e convenzioni internazionali, alla definizione di un linguaggio internazionalmente riconosciuto.

Il Touring Club Italiano<sup>3</sup>, consapevole del problema dalla sua nascita, enunciandogli scopi del Sodalizio inserisce già nel 1895 nello Statuto: «g) collocare speciali indicatori ai crocivii delle strade nazionali»<sup>4</sup>, aggiungendovi due anni più tardi «e in località pericolose per i ciclisti»<sup>5</sup>. Va notato che anche altri impegni compresi in questo elenco, come le attività editoriali dedicate alla produzione cartografica, di guide, mappe, riviste o annuari, destinati al comfort dei viaggiatori, necessiteranno della progettazione di segni convenzionali condivisi per fruirle con efficacia e, allo stesso tempo, rispondere alle esigenze della crescente

---

3. Nel saggio, il nome Touring Club Ciclistico Italiano, modificato in Touring Club Italiano nel 1900 e tale fino ad oggi, tranne che nel periodo 1937-1945 in cui assume quello di Consociazione turistica italiana, è abbreviato in TCI. Per una ricostruzione puntuale delle vicende associative, si veda Giuseppe VOTA (a cura di), *I sessant'anni del Touring Club Italiano, 1894-1954*, Touring Club Italiano, Milano 1954.

4. *Scopi dell'Associazione*, art. 2, in *Estratto dello Statuto*, in «Rivista Mensile Touring Club Ciclistico Italiano», febbraio, 2, 1895, sip. La rivista, che nel 1900 diverrà «Rivista Mensile del Touring Club Italiano», nel saggio è abbreviata in «Rivista Mensile».

5. *Allegati*, in *ivi*, 7, luglio-agosto 1897, p. 147.

industria turistica<sup>6</sup>. Da allora il sodalizio, sostituendosi per lungo tempo alle competenze statali, si occupa di disegnare, produrre, decidere dove collocare e installare sulla rete stradale «i pali con cartelli indicatori», ma anche di partecipare ai congressi che sanciscono le convenzioni internazionali in materia, di coordinare gli interventi di enti e organizzazioni statali e locali, e di sollecitare normative specifiche.

La prima concreta iniziativa associativa viene spronata nel 1895, pochi mesi dopo a quanto accade ad esempio in Francia<sup>7</sup>, dall'impresa del Vice Console di Senigallia, ingegner Teodorico Pattonico, di apporre targhe con distanze chilometriche e proprio indirizzo per 40 km lungo la via Flaminia, la litoranea nei pressi di Senigallia. Il commento di Luigi Vittorio Bertarelli è entusiastico: è il «primo [fatto] del genere in Italia» ed esempio «degnò di lode e di imitazione»<sup>8</sup>. Convinto dell'urgenza e che per ottenere risultati serva però un intervento su vasta scala, il TCI avvia subito il servizio stanziando 500 lire e lanciando una sottoscrizione fra gli aderenti<sup>9</sup>.

Il sostegno economico consente di far realizzare nel 1896 alla fonderia Fratelli Barigozzi di Milano i primi 100 pali indicatori uniformati<sup>10</sup> e verso la fine dell'anno, dopo aver ricevuto l'autorizzazione del Ministero delle poste e dei telegrafi, il TCI inizia a installarli<sup>11</sup>. Non pare quindi un caso che il palo con cartello

---

6. Fra le prime, si veda la proposta di Luigi Vittorio BERTARELLI in LIGUE INTERNATIONALE DES ASSOCIATION TOURISTES, *III Congrès*, Società Lito-tipografica lombarda Bollini e Colombo, Milano 1901, p. 33. Cfr. Ferruccio CANALI, *Lo 'spazio comunicato': segnaletica e valorizzazione turistica di paesaggi, città e monumenti nell'Italia del Novecento*, in «Asup. annali di storia dell'urbanistica e del paesaggio», 2015, 3, pp. 86-93.

7. Il Touring Club de France, in particolare, adottando modalità di finanziamento analoghe al TCI inizia a installare i propri segnali indicatori nel 1894 (cfr. Abel BALLIE, *Un nois bien rempli*, in «Touring Club de France», 6, juin 1894, pp. 106-107; Id., *Descentes dangereuses*, in *ivi*, 6, juin 1895, pp. 462-465; Luigi Vittorio BERTARELLI, *Pali indicatori*, in «Rivista Mensile», 12, 1895, p. 196).

8. Id., *Sezione Strade*, in «Rivista Mensile», 3, 1895, p. 36.

9. *Pali indicatori*, in *ivi*, 11, 1895, p. 177. Da allora la rivista documenta puntualmente sottoscrittori e quote versate.

10. Fonderia specializzata nella fusione di campane in bronzo. Luigi Vittorio BERTARELLI, *Sezione strade*, in *ivi*, 1, 1896, p. 14.

indicatore sia bene in vista anche nella testata della «Rivista Mensile» per tutta l'annata 1896, e due segnalazioni di direzione racchiudano quella de «Le strade», dal suo esordio nel 1919 al 1933.

Il primo modello era già stato definito nel dicembre 1895 dallo stesso Bertarelli. Sono formati da una robusta asta di ferro a U, verniciata e alta 3 m circa, su cui è montato un cartello di forma rettangolare di ghisa fusa con lettere a rilievo, tinteggiato «probabilmente [di...] un fondo turchino oltremare colle lettere in bianco»<sup>12</sup>. Riportano in alto la dicitura 'Touring Club Ciclistico Italiano', nel mezzo le indicazioni scritte riferite all'orientamento o al pericolo, sotto il nome del donatore<sup>13</sup>. Al fine di abbattere i costi e resistere alla ruggine, dal 1897 il supporto viene sostituito da pali di legno o telegrafici del diametro di 12-15 cm mentre i cartelli sono realizzati in lamiera verniciata, senza eccedere i 70x40 cm<sup>14</sup>. Le scritte sono appunto con caratteri a rilievo bianchi su fondo blu<sup>15</sup> e il segnale non pare ancora ospitare pittogrammi<sup>16</sup>.

La Sezione strade del TCI<sup>17</sup> si assume dunque il compito di coordinare l'intera operazione, affidando ai soci sia l'acquisizione delle autorizzazioni dalle autorità competenti o dal proprietario dell'edificio su cui si prevede la collocazione, sia l'invio di uno schizzo con indicazioni concise e corrette su contenuti e caratteristiche del cartello per la realizzazione.

---

11. Decisione riportata in Alberto RIVA, *Pali indicatori*, in *ivi*, 11, 1896, p. 228.

12. Luigi Vittorio BERTARELLI, *Pali indicatori*, in *ivi*, 12, 1895, pp. 195-196.

13. *Ibid.*, p. 196.

14. Osvaldo FIORONI, *Pali indicatori*, in *ivi*, 6, 1897, pp. 132-133; *Convenzione*, in *ivi*, 8, 1897, pp. 181-182.

15. *Pali indicatori*, in *ivi*, 11, 1896, p. 228; *Comunicati e notizie diverse*, in *ivi*, 3, 1898, pp. 75-76.

16. Così sono rappresentati nell'immagine di un opuscolo del 1897 che promuove le sottoscrizioni (ASTCI, Fototeca, 07.5, 12121).

17. VOTA, *I sessant'anni*, cit., p. 58.



## 2. Verso la segnaletica moderna: il progetto dei pittogrammi

Al congresso di Amsterdam del 1897 – nella fase costitutiva della Liat – Ligue Internationale des Associations Touristes<sup>18</sup> – il Touring Club de Belgique promuove lo studio di «cartelli indicatori delle accidentalità delle strade mediante segni convenzionali [...] di facile ed immediata comprensibilità ad ogni ciclista e a qualunque paese egli possa appartenere, anche quando non abbia la conoscenza di lingue straniere»<sup>19</sup>. Ed espone la medesima proposta, appoggiata anche dal TCI<sup>20</sup>, al *I Congresso* della stessa Liat a Londra nel 1899 e ciò spinge alla decisione unanime di adottare segnali comuni basati su pittogrammi e privi di scritte. Si raccomanda pertanto ai partecipanti l'utilizzo «dusigne conventionnel proposé par le Touring-Club de Belgique, soit une flèche perpendiculaire pour indiquer les descentes, une flèche verticale pour annoncer les endroits dangereux»<sup>21</sup>.

Sebbene altre fonti attribuiscono al TCI la proposta del disegno delle frecce<sup>22</sup>, appare chiaro che in seguito alle ratifiche delle decisioni prese in questi consessi internazionali si propaga l'utilizzo di «segni parlanti»<sup>23</sup> convenzionali, spesso già diffusi nella pratica<sup>24</sup>, che distinguono sempre più chiaramente i segnali indica-

---

18. Istituita a Luxembourg nel 1898, dal 1919 Alliance Internationale de Tourisme (AIT), conta 17 fondatori fra cui il TCI.

19. Marcello CASPANI, *Deliberazioni del Consiglio*, in «Rivista Mensile», 11, 1898, p. 259.

20. *Ibid.*

21. *Le Congrès des Associations Touristes*, in «Bulletin Officiel Union de Vélocipédique de France», 46, 10 juillet 1899, p. 750.

22. Concordano sul ruolo propositivo del TCI in questa occasione per la definizione dei cartelli, Maxwell G. LAY, *Design of Traffic Signs*, in *The Human Factors of Transport Signs*, a cura di Candida Castro and Tim Horberry, CRC Press, Boca Raton 2004, p. 20; Olivia NEPI, *La storia della segnaletica stradale. Il ruolo dell'Italia (1895-1992)*, tesi di laurea, relatore Sergio Polano, Istituto universitario di architettura di Venezia, a.a. 1998-1999, pp. 3-7.

23. Cesare AGRATI, *Congresso turistico internazionale. Parigi, 13 agosto 1900*, in «Rivista Mensile», 9, 1900, p. 159.

24. Cfr. il disegno in Abel BALLIF, *Descentes dangereuses*, in «Revue mensuelle Touring-club de France», 6, 1895, p. 464.



tori da quelli di pericolo. Per questi ultimi, si sceglie infatti di evidenziare le frecce centrali con il colore rosso su fondo bianco e, partendo dal 'modello unico' per le discese – responsabili dei maggiori incidenti –, si cominciano a 'normare' anche altre situazioni di pericolo, come curve o passaggi a livello<sup>25</sup>.

Il TCI elabora i cartelli per l'Italia riprendendo tali indicazioni. Per le discese, ad esempio, differenzia i cartelli orizzontali con freccia inclinata (discesa pericolosa) dai cartelli alti e stretti con freccia rossa verticale (discesa da farsi a piedi), corredati da indicazioni di lunghezza e pendenza<sup>26</sup>. Il notevole impegno che richiede l'attività porta l'associazione a costituire nel 1903 un'apposita Commissione permanente per le segnalazioni stradali<sup>27</sup> che studia alcune soluzioni-tipo e fa distribuire 10 mila copie di un opuscolo per sostenere il programma di installazioni a istituzioni civili e militari, fabbriche, alberghi, società turistiche, periodici sportivi e politici nonché ai soci<sup>28</sup>. La Commissione, adattando i cartelli ad autonome considerazioni sulla loro efficacia e ampliando i pittogrammi stabiliti nei congressi della Liat<sup>29</sup>, distingue tre categorie in uso: di direzione, espresse in km – e con l'augurio che si riesca finalmente a uniformare l'unità di misura delle distanze –; di rallentamento, da porre presso i centri abitati; di pericolo, aggiungendo ai cartelli di discesa pericolosa e svolta pericolosa, quelli di cunetta, strada interrotta e accidentata, passaggio a livello<sup>30</sup>. Rettangolari, recano

---

25. *Il VI Congresso della Lega internazionale delle Associazioni Turistiche, a Ginevra*, in «Rivista Mensile», 9, 1902, p. 305.

26. Arato ARDENGI, *Cartelli indicatori*, in *ivi*, 11, 1900, p. 209; *ivi*, 12, 1900, p. 233.

27. VOTA, *I sessant'anni*, cit., p. 99. Si vedano le rubriche *Cartelli indicatori*, in *ivi*, 5, 1903, pp. 174-176; 6, 1903, pp. 221-222; 8, 1903, p. 294.

28. *Cartelli indicatori*, in *ivi*, 1, gennaio 1904, p. 15. In *Commissione per i cartelli indicatori*, in *ivi*, 11, novembre 1904, p. 374, si documenta la stasi delle realizzazioni nel 1900 in attesa delle successive deliberazioni in sede internazionale.

29. In *Cartelli indicatori*, *ivi*, 5, 1903, pp. 174-176, si afferma che il TCI, in attesa della diffusione della segnaletica stabilita dalla Liat, come «metodo di transizione [...] ha adottato dei tipi di cartelli che indichino e parlino», ovvero segnali con frecce ma accompagnati dalla dicitura del pericolo. Disegni e descrizioni in *Cartelli indicatori*, in *ivi*, 1, 1904, pp. 15-16.

30. Al VI Congresso Liat di Vienna del giugno 1904 la richiesta del TCI di riconoscere quattro nuovi tipi di cartelli già in uso non viene accolta (perché indicanti peculiarità del terreno e

1\_Cartello stradale definito dalla Commissione permanente per le segnalazioni stradali TCI (da «Rivista Mensile», 4, gennaio 1904, p. 15, fig. 5; fonte: Archivio Storico Touring Club Italiano).



1

su fondo bianco evidenti pittogrammi rossi e diciture in caratteri lineari neri, fra cui un numero progressivo che corrisponde alla posizione in mappa. L'uso del carattere dal disegno privo di grazie sarà costante da allora. [Fig. 1].

«I segnali come si vede sono pochi, e facilmente percettibili anche a chi corre a una certa velocità; e formeranno nella loro laconicità, una vera guida estesa a tutta l'Italia, pratica, semplice ed utile non soltanto ai ciclisti e automobilisti, ma anche ai loro più fieri nemici: i carrettieri. Le segnalazioni, in una parola, saranno utili a tutti»<sup>31</sup>.

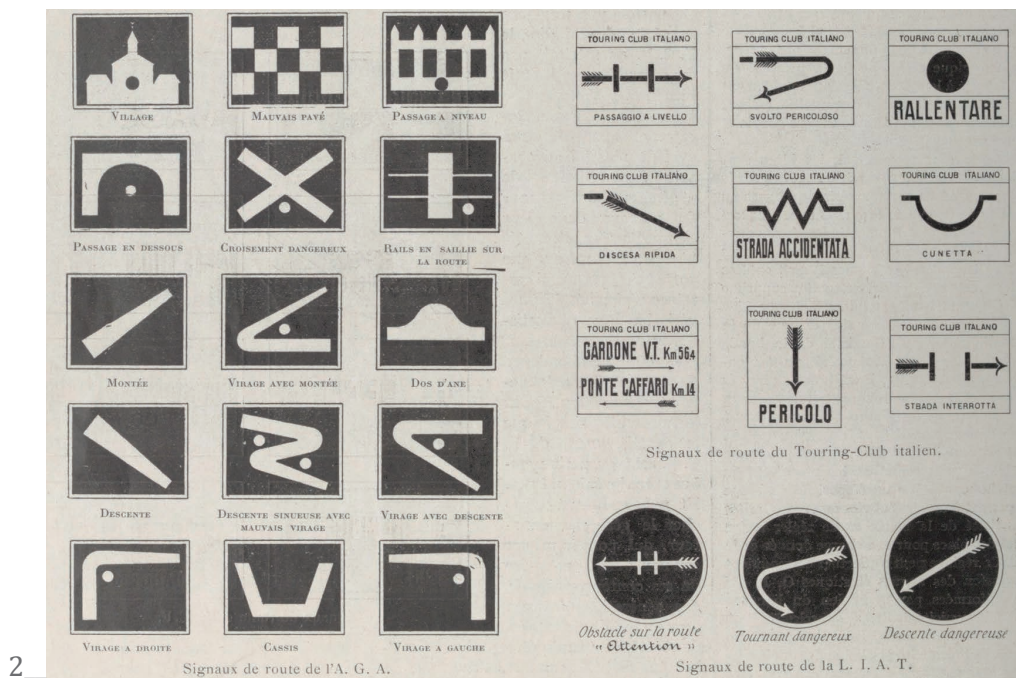
Fra il 1905 e il 1907 la Commissione studia altri cartelli. Su fondo bianco, con diciture in nero o viceversa, prevede il segnale di tenere la sinistra e quello di dogana – il primo in più lingue in Europa –, di passaggio a livello, a scacchi neri e bianchi, o di confine. Arricchisce anche i cartelli «geografico-statistici», su fondo blu con diciture e segni in bianco, con uno speciale dedicato ai Comuni, in cui corpi dei testi di diversa dimensione gerarchizzano le informazioni e una riga di pittogrammi, a uso del turista, indica i servizi presenti nel Comune (stazione ferroviaria, uffici postale e telegrafico, tramvia, console e medico del TCI)<sup>32</sup>. La chia-

---

non pericoli) ma gli si permette di utilizzarli (*ivi*, 7, 1904, p. 235).

31. *Cartelli indicatori*, *ivi*, 1, 1904, p. 16.

32. *Destra o sinistra?*, *ivi*, 5, 1905, p. 164; *Cartelli presso gli uffici doganali*, *ivi*, 5, 1906, p. 158; *Il cartello dei Comuni*, *ivi*, 7, 1907, pp. 214-215.



2\_ Confronto fra il disegno dei cartelli stradali proposti dall'Association générale automobile francese, dal TCI e dalla Liat in una riproduzione del 1906 (da BENOIT-MARIE, *Les signaux de route*, cit., p. 218; fonte: gallica.bnf.fr/Bibliothèque nationale de France).

rezza dei progetti italiani viene sottolineata, ad esempio, nel febbraio 1904 dalla rivista «Automobil Zeitung» dell'Österreichischer Automobil Club<sup>33</sup>, ponendoli a confronto con i complicati modelli di *alphabet dessignaux de route* proposti e realizzati dall'Association générale automobile francese dal 1902<sup>34</sup>.

Ciò dimostra il fronteggiarsi, nel primo decennio del secolo, di soluzioni elaborate dai vari Paesi che divengono motivo di discussione nelle occasioni internazionali dove, mediando, si perviene a poche disposizioni uniformate che lasciano autonomia ai singoli aderenti, come quelle decise dalla Liat e forse mai utilizzate – dischi con pittogrammi bianchi su fondo nero totalmente privi di scritte –, già pubblicate nel 1906<sup>35</sup> e riprese, assieme proprio alle proposte italiane e francesi, in un quesito

33. *Die neuen Wegzeichen des Italienischen Touringklub*, in «Automobil Zeitung», 1, februar 1904, p. 27.

34. Rappresentati in Association générale automobile, *Alphabet dessegnaux de route*, 1902 ca. (cit. in Michel Wlassikoff, *Histoire du graphisme de France*, Les Art Décoratifs-Dominique Carré, Paris 2008, p. 54). Cfr. Gaston JOUGLA, *Les signaux de route e Les signaux de route*, in «La locomotion automobile», 14, 3 avril 1902, pp. 209-211; *ivi*, 20, 14 mai, 1903, p. 1.

35. Cfr. P. BENOIT-MARIE, *Les signaux de route*, in «Omnia. Revue pratique de locomotion», 40, 6 octobre 1906, pp. 217-218.

al I Congresso internazionale della strada, svoltosi a Parigi nel 1908<sup>36</sup> [Fig. 2]. Nell'accordo siglato in questa occasione – che si configura nel 1909 come la prima *Convenzione internazionale per regolare la circolazione degli autoveicoli* – prevale il modello francese, anche perché già diffuso in altre nazioni<sup>37</sup>. Si stabilisce, fra l'altro, l'uso di pittogrammi molto evidenti e di iscrizioni circoscritte nonché la riduzione a soli 4 segnali di pericolo per evitare fraintendimenti: «ostacoli attraverso la strada, curve pericolose, passaggi a livello, incroci pericolosi», consigliandoli su fondo scuro e lasciando libera scelta per colori e forme<sup>38</sup>. Va notato tuttavia che i cartelli collocati dal TCI «adottati dal Ministero dei lavori pubblici, dalle Ferrovie dello Stato, dalle Province e dai Comuni del Regno» pubblicati nell'aprile 1907 contengono già un avvicinamento a tali modelli d'oltralpe: cambiano i codici grafici dei segnali di pericolo e rallentamento, si ritorna al fondo blu con caratteri e segni bianchi – il rosso viene eliminato –, e si ispessisce la dimensione del pittogramma<sup>39</sup> [Fig. 3].

### 3. Verso la standardizzazione

Il processo di unificazione prosegue quindi con il consolidamento delle categorie di segnalazione, nonché di sagome, pittogrammi, sfondi, colori, gerarchie delle scritte in base alla funzione e all'uso, seguendo criteri che tengono conto della necessità di ridurre il numero di segni, della resistenza agli agenti atmosferici e all'usura, dell'economicità di produzione e installazione, della possibilità di essere percepiti in moto e in condizioni di scarsa leggibilità, come di notte o in difficili situazioni metereologiche, considerato anche l'aumento delle automobili circolanti.

---

36. L'Italia è rappresentata dal TCI.

37. Cfr., fra gli altri, M. Martin DU GARD, *Les signaux d'obstacles*, I Congrès International de la route, VII question, Imprimerie Générale Lahure, Paris 1908, pp. 1-7.

38. Cfr. Massimo TEDESCHI, *Il Congresso internazionale della strada a Parigi*, in «Rivista Mensile», 12, 1908, pp. 573-578, in part. p. 576; *Una conferenza internazionale per i cartelli indicatori*, *ivi*, 1909, 1, p. 42; NEPI, *La storia*, cit., pp. 15-19.

39. *Cartelli indicatori*, in «Rivista Mensile», 4, 1907, pp. 110-111.

Dal 1909 perciò anche i cartelli di pericolo italiani, rivisti dalla Commissione del TCI e progettati dall'Ufficio tecnico segnalazioni stradali<sup>40</sup>, sono sostituiti sulla base degli esempi francesi definiti dall'accordo e ampliati rispetto ai quattro previsti<sup>41</sup> in una gamma accuratamente divisa in tre categorie: di direzione, di pericolo, speciali<sup>42</sup>. Fra il 1903 e il 30 agosto 2015 risultano collocati 10.725 cartelli e 2.399 rinnovati dal 1912<sup>43</sup>.

Alla ripresa dal primo conflitto bellico mondiale – che aveva causato l'interruzione delle installazioni, il danneggiamento e la distruzione di numerosi pezzi –, vista la difficoltà di ottenere finanziamenti e donazioni da parte di privati, per continuare l'opera viene istituito un Consorzio fra TCI, Pirelli, Fiat e, dal 1922, anche Società Italo-Americana del Petrolio<sup>44</sup>. Dal 1919 i segnali, elaborati dopo la *Convenzione* del 1909<sup>45</sup>, sono perciò modificati per inserirvi marchi, logotipi e diciture degli sponsor riducendo la dimensione del pittogramma (a scapito dell'efficacia visiva). Si intensifica al contempo l'attenzione verso il problema della visibilità notturna, in special modo per quelli indicanti i passaggi a livello. A una prima soluzione che impiega un faro collocato nei pressi del cartello<sup>46</sup>, l'Ufficio tecnico nel 1926, dopo vari esperimenti, disegna e cura la realizzazione di superfici con ap-

---

40. Chiamato anche Ufficio tecnico cartelli indicatori, operante dal 1914 all'interno della nuova sede in via Monte Napoleone a Milano e posto diretto dall'ingegnere Italo Ferruccio Cerri, si occupa anche di classificare, registrare e mappare i singoli cartelli. Cfr. VOTA, *I sessant'anni*, cit., pp. 99, 181, 226-227.

41. Si continuano, ad esempio, a usare il cartello di cunetta o la freccia spezzata per il passaggio a livello o si elaborano quelli con scritte in italiano e arabo, in seguito alla conquista della Cirenaica (NEPI, *La storia*, cit., pp. 20-21).

42. *Ibid.*, pp. 25-27.

43. L. MAGISTRETTI, *Le segnalazioni stradali. L'opera del Touring negli ultimi due anni*, in «Rivista Mensile», 11, 1915, pp. 658-662.

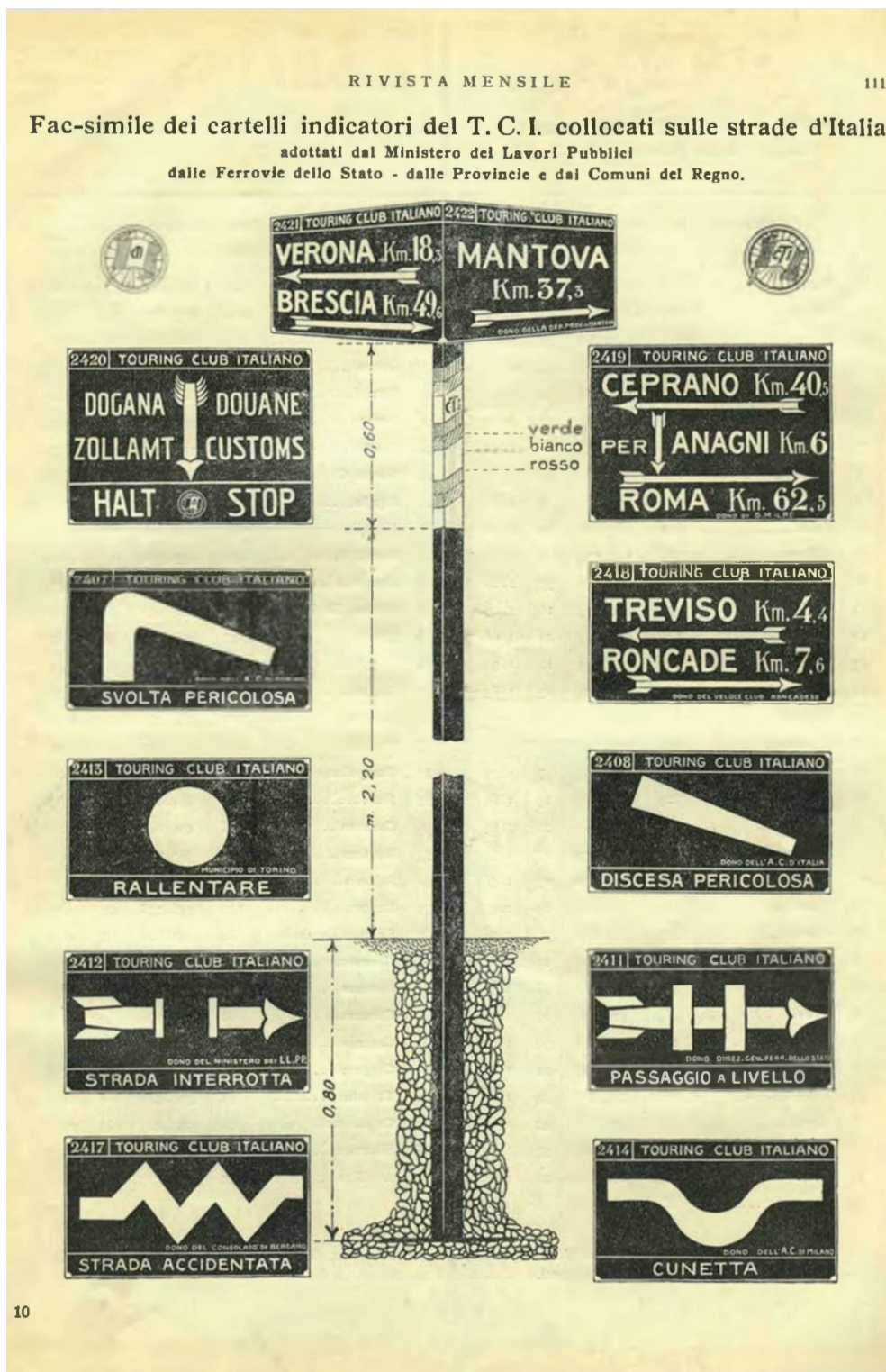
44. Che commercializza il marchio benzina Lampo.

45. Luigi Vittorio BERTARELLI, *Il Touring, la "Fiat", Pirelli & C. uniti per i cartelli indicatori*, in «Rivista Mensile», 1-2, 1919, pp. 1-6. Per risolvere il problema in Italia la spesa prevista è 1.400.000 lire.

46. *Id.*, *Un anno del consorzio Touring-Fiat e Touring-Pirelli per i cartelli indicatori*, in «Le Vie d'Italia», 3, 1922, pp. 228-230.



3\_Disegni del palo e dei cartelli indicatori installati dal TCI (da «Rivista Mensile», 4, aprile 1907, p. 111; fonte: Archivio Storico Touring Club Italiano).





4

4. Nuovi tipi di cartelli segnalatori di passaggio a livello incustoditi installati dal TCI con inserito il logotipo della benzina Lampo e applicati i *cataphotes* per garantire la visibilità notturna, 1926 (foto: Achille Flecchia, Milano; fonte: Archivio Storico Touring Club Italiano).

plicate gemme riflettenti visibili quando investite dalla luce (*cataphotes*<sup>47</sup>) che sono fornite alle Ferrovie dello Stato su brevetto dell'azienda De Micheli di Firenze<sup>48</sup> [Fig. 4].

Altro esito al termine della Grande guerra è il passaggio della questione dell'armonizzazione internazionale della segnaletica alla Società delle nazioni, organismo sovranazionale nato nel 1919. I lavori dell'apposita Sezione dedicata alle comunicazioni e al transito e del Comitato tecnico e consultivo permanente sulla circolazione stradale<sup>49</sup> pervengono alla *Convenzione internazionale sulla*

---

47. *Le cataphote* è un marchio e brevetto francese. Cfr. *Les Cataphotes*, in «Omnia. Revue pratique de locomotion», 62, juillet 1925, p. 104; *La signalisation des passages à niveau*, in «La Revue du Touring Club de France», 370, août-septembre 1925, p. 366.

48. Giovanni BOGNETTI, *Cartelli indicatori. I 51778 cartelli collocati dal TCI sulle nostre strade*, in «Le Vie d'Italia», 12, 1926, p. 1303 (il riscontro sul brevetto non ha dato esito).

49. Sul ruolo della Società delle nazioni fra le due guerre mondiali, cfr. Frank SCHIPPER, *Driving*



*circolazione automobilistica*, siglata a Parigi nel 1926, contenente, fra l'altro, l'adozione obbligatoria della sagoma triangolare equilatera per 6 cartelli indicanti il pericolo<sup>50</sup>, aggiungendo così un ulteriore elemento di riconoscibilità a quello che si sta configurando come un 'linguaggio' condiviso.

A dicembre 1926, il TCI documenta gli adeguamenti a tali disposizioni<sup>51</sup> e la collocazione di 51.778 cartelli indicatori, assieme al perfezionamento della tecnica esecutiva per garantire resistenza e visibilità alla lamiera smaltata – non più verniciata –, e alla ripresa del fondo bianco – non più turchino – con segni e scritte di colore rosso e nero, in un corpo maggiore rispetto ai precedenti<sup>52</sup>. Se, nello stesso anno, la Mostra internazionale della strada, tenutasi a Milano assieme al V Congresso internazionale<sup>53</sup> è l'occasione per confrontare le soluzioni del TCI con quelle elaborate da altri Paesi, nelle sessioni successive alla stipula della *Convenzione* del 1926 il Comitato continua gli interventi di standardizzazione. Oltre alla conferma delle sagome – triangolare, rettangolare e rotonda –, l'introduzione di nuovi simboli e cartelli portano a 19 il numero complessivo dei segnali<sup>54</sup>. Proliferazione e cambiamenti rendono a questo punto necessario un ulteriore accordo che si attua con la *Convenzione sull'unificazione della segnaletica stradale*

*Europe: Building Europe on Roads in the Twentieth Century*, Technische Universiteit, Eindhoven 2008, pp. 121-157: <https://doi.org/10.6100/IR638670> [25 gennaio 2021]. Il rappresentante italiano nel Comitato è l'ingegner Enrico Mellini, ispettore capo dell'Ispettorato generale ferrovie, tramvie e automobili del Regno d'Italia.

50. La forma deriva dalla proposta del rappresentante svizzero in un incontro del Comitato a Milano nel 1925, in quanto già uso anche in Gran Bretagna e in Svezia (cfr. NEPI, *La storia*, cit., pp. 31-33; I.V., *Segnalazioni stradali in Inghilterra*, in «Le strade», 2, febbraio 1921, pp. 45-46)

51. R.D. 6 gennaio 1928, n. 1622 (in «Gazzetta ufficiale», 9 agosto 1928) dà esecuzione della Convenzione. Dal 1923 nella produzione dei cartelli al TCI si era affiancato l'ACI - Automobile Club d'Italia.

52. BOGNETTI, *Cartelli indicatori. I 51778 cartelli collocati dal TCI sulle nostre strade*, cit., pp. 1297-1305.

53. Italo VANDONE, *La "Mostra internazionale della strada"*, in «Le strade», 12, dicembre 1926, pp. 387-414.

54. NEPI, *La storia*, cit., pp. 37-44.



5

approvata a Ginevra nel 1931<sup>55</sup>: un unico sistema codificato composto da 26 cartelli basato su codici primari (la forma dei segnali) e di rinforzo (il colore), e una serie di pittogrammi, figurativi o astratti, che specificano il messaggio per l'automobilista, il velocipedista o il pedone. I segnali sono definitivamente divisi in tre categorie in base all'informazione che trasmettono. Il pericolo assume forma triangolare ed è connotato dal colore rosso; la prescrizione, circolare, è divisa in proibizione e obbligo e, per la prima, prevale la bordatura rossa e il centro bianco o giallo per dare risalto al pittogramma nero; le indicazioni sono invece rettangolari e consigliate in blu [Fig. 5].

È questa la tappa fondamentale per la definizione in Europa di un codice omogeneo e su cui si baseranno le successive convenzioni, un 'progetto' che il Comitato perfeziona fino al 1939 studiando e selezionando soluzioni provenienti dai vari Paesi.

5\_Disegni dei segnali di pericolo e prescrizione pubblicati nella Convenzione sull'unificazione della segnaletica stradale, Ginevra 1931 (da European Conference on Road Traffic, *Convention sur l'unification de la signalisation routière*, cit., tableau I-III; fonte: National Library of Scotland, license: CC BY 4.0).

55. League of Nations, *European Conference of Road Traffic. Preparatory Documents, Communications and Transit Organisation*, Geneva 1930; Société des Nations, *Convention sur l'unification de la signalisation routière*, Serie de Publications de la Société des Nations VIII, *Communications and transit*, 1931, VIII, 7, Geneva 1931; NEPI, *La storia*, cit., pp. 44-48.

Più iniziative sono organizzate per adattare la situazione italiana all'accordo sottoscritto<sup>56</sup> e le attività svolte dal TCI, affiancato dal Raci (denominazione dell'ACI dal 1926 al 1946), sono progressivamente delegate alle amministrazioni e agli enti che hanno ora giurisdizione sulle strade, anche per effetto del nuovo *Codice della strada* promulgato nel 1933<sup>57</sup>. All'Ufficio tecnico rimangono ancora affidati progetto, produzione e coordinamento della segnaletica stradale per garantire omogeneità di fattura e sfruttare l'esperienza realizzativa accumulata<sup>58</sup>. Declinando le scelte degli organismi preposti, ad esempio, l'Ufficio tecnico estende alle superfici chiare dei cartelli i catarifrangenti per la visibilità notturna brevettati nel 1933 dallo stesso TCI per ovviare al costo dei prodotti francesi<sup>59</sup>, nonché altera, ammoderna e adegua ai riferimenti culturali nazionali alcuni pittogrammi per renderli più riconoscibili, come d'altra parte previsto dalla *Convenzione* del 1931<sup>60</sup>.

---

56. *Approvazione degli accordi in materia di circolazione stradale stipulati fra l'Italia ed altri Stati*, in «Le Vie d'Italia», 5, 1933, pp. 179-181 (Legge 15 giugno 1933, n. 886). Cfr. *Seconda conferenza per l'unificazione nazionale delle norme e dei segnali per la circolazione urbana*, Stabilimento grafico Ripalta, Milano [1931].

57. *Testo unico di norme per la tutela delle strade e per la circolazione*, approvato con R.D. 8 dicembre 1933, n. 1740.

58. VOTA, *I sessant'anni*, cit., pp. 330-331. Si veda, fra le altre, *Convenzione per la fornitura di cartelli di segnalazione di pericolo sulle strade statali* fra TCI e AASS – Azienda autonoma statale della strada, n. 8788, 17 maggio 1932 (ASTCI, faldone TCI AS, 7 Turismo, 7.7 Cartelli indicatori, busta 454/1, 1932-34).

59. Depositato da Italo Ferruccio Cerri in Italia, 6 aprile 1933 (IT666028XA), e in Germania, 6 aprile 1934 (DE666028C): <https://worldwide.espacenet.com/patent/search/family/011298562/publication/DE666028C?q=DE666028C> [25 gennaio 2021]. Vedi *Il Codice della Strada, i cartelli di segnalazione e gli studi del nostro Sodalizio*, in «Le Vie d'Italia», 3, 1934, pp. 69-70.

60. Il cappello floscio indossato dalla sagoma del guidatore di veicoli, il disegno per i carretti spinti a mano ancora frequenti in Italia, un modello di automobile diverso da quello degli altri stati europei. Del resto, la Società delle nazioni adotta una metodologia di intervento che combina la definizione di standard 'flessibili' e l'indulgenza verso lievi variazioni nazionali.



6

Inoltre, ridisegna i segnali di direzione, non ancora standardizzati, agendo sia sulla composizione grafica di frecce e sulla crenatura fra le lettere sia elaborando il nuovo cartello di preavviso di bivio che sarà accolto nelle norme internazionali nel 1935 [Fig. 6].

A fine 1936 un nuovo decreto ministeriale normalizza ulteriormente caratteristiche, forme e colori delle segnalazioni stradali e semaforiche<sup>61</sup>, e nel gennaio 1937 risultano installati oltre 300.000 cartelli in Italia e nelle Colonie<sup>62</sup>.

6\_. L'ufficio cartelli del Touring Club Italiano, 1930 ca (foto: Dario Gatti, Milano; fonte: Archivio Storico Touring Club Italiano).

61. D.M., 5 novembre 1936 (in «Gazzetta ufficiale», 281, 4 dicembre 1936). Cfr. C.A., *Nuove norme per la circolazione stradale*, in «Le strade», 1, gennaio 1937, pp. 23-25.

62. *Recenti norme governative in materia di circolazione stradale*, in «Le Vie d'Italia», 1, 1937, p. 6.



Un'attività che il TCI continuerà a svolgere fino al 1973, accanto agli organismi preposti, grazie alla propria esperienza e capacità produttiva<sup>63</sup>.

Rileggere questa gigantesca operazione – che ha contribuito in Italia a definire l'identità stessa del viaggio<sup>64</sup> – significa riconoscere al TCI di aver elaborato uno dei moderni capisaldi della comunicazione visiva in Italia. E come tale andrebbe inserito nella storiografia italiana sul design: un sistema di artefatti industriali, di utilità pubblica, diffusissimo e destinato a una funzione indispensabile, ossia garantire la sicurezza, l'informazione e l'orientamento delle persone.

---

63. *Touring Club Italiano e cartelli stradali*, a cura di Michela Bionda, Centro di documentazione Touring Club Italiano, 2003, pp. 29-34.

64. Fiorella BULEGATO, *Al servizio del viaggiatore: il contributo del Touring Club Italiano (1894-1933)*, in Daniele Baroni, Pier Paolo Peruccio, *Design e corporate image. Per una storia dell'identità visiva nazionale*, Franco Angeli, Milano 2012, pp. 94-103.