

LE CARTE STRADALI D'EUROPA DEL T.C.I. AL 500.000 E AL MILIONESIMO

Ora che il Touring Club Italiano sta abbandonando la prestigiosa, ma ormai per certi aspetti superata, *Carta stradale d'Europa al 500.000*, che tanto favore ha incontrato negli ultimi decenni presso larghi strati di utenti italiani e stranieri, può sembrare opportuno tracciare per sommi capi le varie fasi attraverso le quali tale carta è nata e si è gradualmente trasformata.

L'esigenza di una carta stradale, uniforme nella scala e nel contenuto, per i vari Stati d'Europa, fu sentita in misura sempre più forte già negli anni precedenti al secondo conflitto mondiale, parallelamente all'affermarsi del turismo internazionale. L'interesse destato dalla Carta d'Italia al 500.000, e da alcuni fogli alla stessa scala raffiguranti le zone contigue al territorio italiano, indusse il Touring a studiare già nel 1937 il progetto di una Carta d'Europa al 500.000, una scala che ha il vantaggio di permettere una visione d'insieme d'una zona abbastanza estesa, consentendo nello stesso tempo una rappresentazione sufficientemente dettagliata, in modo che l'immagine geografica, che ne risulta, si conserva fedele ai dati reali senza ridursi a uno schema convenzionale. Al progetto mostrarono vivo interessamento l'allora Ministero della Guerra e specialmente il Ministero dell'Aeronautica, in quanto proprio allora i delegati italiani nella Commissione Internazionale di Navigazione Aerea avevano proposto di costruire una carta internazionale, appunto alla scala 1:500.000. Tale interessamento si concretò anche in un contributo finanziario alla realizzazione dell'opera, giudicata di interesse nazionale, e nella

fornitura ad opera dell'allora Ministero della Guerra, attraverso l'Istituto Geografico Militare, di una parte del materiale cartografico di base. La collaborazione, veramente efficace, consentì di affrontare e risolvere le non lievi difficoltà tecniche e finanziarie dell'impresa, grandemente accresciute dallo stato di guerra.

La Carta d'Europa al 500.000 fu interamente costruita durante il secondo conflitto mondiale e già in quegli anni se ne fece un'edizione provvisoria parziale per conto dell'I.G.M. Il quadro d'unione comprendeva buona parte dell'Europa — eccetto Svezia, Norvegia, Finlandia, Estonia, Lettonia e gran parte della sezione europea dell'Unione Sovietica — e inoltre la Turchia, Cipro, la Palestina e tutte le altre regioni asiatiche e africane affacciate al Mediterraneo; la carta era articolata in 151 fogli dell'altezza media di 45 cm, con una larghezza variabile fra i 34 cm di quelli della fascia più settentrionale e i 57 cm dei fogli della fascia più meridionale. Ciascun foglio rappresentava una superficie compresa tra due gradi di latitudine e tre di longitudine. Fu adottata la proiezione policonica, la stessa della Carta Internazionale del Mondo al Milionesimo, alla quale la nuova carta si conformava anche per il taglio dei fogli (ciascuno dei quali corrispondeva ad un quarto di un foglio al Milionesimo) e per il suo carattere rigorosamente internazionale, tanto nei segni convenzionali, scelti fra le più diffuse convenzioni cartografiche, quanto nella conservazione della lingua ufficiale di ciascun Stato sia per la toponomastica che per la terminologia geografica. Chi ha dimestichezza con la complessità di opere analoghe può rendersi conto dell'enorme lavoro di sintesi e di coordinazione eseguito dalla redazione geocartografica e dal laboratorio cartografico per creare un insieme armonico e uniforme basandosi su documenti geografici, statistici, descrittivi e illustrativi fra i più disparati, espressi in lingue differenti e impostati in modo spesso profondamente dissimile gli uni dagli altri.

Alla fine della guerra, la Carta al 500.000, già interamente costruita, venne sottoposta ad una scrupolosa revisione sulla scorta dei nuovi documenti cartografici e statistici e delle informazioni più recenti, così da essere perfettamente adeguata alla situazione che nel frattempo si era andata rapidamente evolvendo. Nel 1947

apparvero i primi 15 fogli comprendenti la Spagna e il Portogallo; due anni più tardi furono pubblicati i 19 fogli relativi alla Francia, al Belgio e alla Svizzera e successivamente i fogli dell'Italia, interamente rielaborati rispetto alla primitiva Carta d'Italia al 500.000.

Nel 1949 la Commissione di Cartografia dell'*Alliance Internationale de Tourisme*, allora costituita, propose l'adozione della Carta Stradale d'Europa al 500.000 come carta ufficiale del turismo europeo. La proposta fu accolta alcuni mesi più tardi e in seguito l'Ufficio Cartografico del T.C.I. si accordò con tale Commissione per apportare alcune innovazioni alla Carta, fra le quali un nuovo quadro d'unione in 37 grandi fogli, la piegatura degli stessi, la classificazione delle strade e la scelta delle tinte altimetriche. Fra i miglioramenti apportati in quel periodo è da segnalare specialmente il nuovo più ampio formato (115×78 cm) dei vari fogli; questi, a differenza dei precedenti che avevano l'inconveniente di tagliare arbitrariamente lo spazio senza riguardo alle divisioni naturali, presentavano sovrapposizioni marginali, in modo che ciascun foglio potesse comprendere un'unità geografica regionale e consentisse così di seguire un itinerario completo senza costringere il turista a servirsi di più elementi cartografici.

Un'altra innovazione nell'impostazione grafica della carta fu la sostituzione delle tinte altimetriche verde-giallo-bruno con una gamma di tinte fredde e sommesse che, pur mantenendo il senso del rilievo, tendeva a smorzarne l'efficacia plastica, in modo che potesse spiccare con forte risalto la rete stradale, messa in bella evidenza dall'uso delle tinte di fondo (rosso e arancio) introdotte a indicare con il differente colore l'importanza relativa delle varie strade e con il tratto continuo o interrotto l'esistenza o la mancanza, sulle strade principali, del rivestimento antipolvere. Con questa e con altre innovazioni si era raggiunta, in altre parole, una felice soluzione del problema fondamentale che la cartografia turistica deve affrontare nel suo moderno sviluppo: quello cioè di trovare il punto di conciliazione tra la necessità di moltiplicare e di rendere evidenti tutte le indicazioni che interessano la circolazione stradale, e l'esigenza di non sopprimere o sacrificare in un astratto schematismo la fedeltà di rappresentazione dei fenomeni geografici reali.

Il primo foglio della nuova serie, pubblicata sotto gli auspici dell'A.I.T. e il patronato dell'O.T.A. (*Organisation Mondiale du Tourisme et de l'Automobile*), fu il n. 14 rappresentante l'Italia Settentrionale, presentato all'Assemblea dell'A.I.T. nel 1951. Seguirono i fogli n. 6-Francia Est e Svizzera e n. 7-Francia Sud-Est e Italia Nord-Ovest, nel 1952; i fogli n. 4-Francia Nord-Ovest, n. 5-Benelux e n. 8-Francia Sud-Ovest, nel 1953; i fogli n. 18-Germania Meridionale e n. 28-Austria, nel 1954; e successivamente gli altri che completavano la rappresentazione dell'Italia, della Germania e che raffiguravano la Spagna, il Portogallo, la Jugoslavia e la Grecia. Dei 37 fogli previsti, che dovevano coprire l'Europa ad esclusione della Scandinavia centrale e settentrionale e del settore europeo dell'Unione Sovietica, ne furono pubblicati 21, cioè tutti quelli contemplati negli accordi fra il Touring e l'A.I.T., meno i fogli delle Isole Britanniche e di quegli Stati dell'Europa orientale, in cui il turismo trova ancora notevoli difficoltà al suo sviluppo.

La Carta al 500.000 del Touring ha avuto un cospicuo successo grazie alla scrupolosa esattezza della raffigurazione di ogni particolare sia topografico che tematico e all'aggiornamento costante, cui ogni foglio veniva regolarmente sottoposto. La grande precisione dell'esecuzione cartografica, che tradiva la destinazione originaria della carta, ma che in fondo poteva risultare eccessiva rispetto alle esigenze di una normale per quanto accurata carta stradale, ha sempre pesato sensibilmente sui tempi, e quindi sui costi necessari al suo aggiornamento, e il prezzo stesso di vendita risultava perciò relativamente elevato, il che contribuiva di conseguenza a limitarne la diffusione e a ridurne progressivamente la tiratura.

Mutavano, inoltre, rapidamente le esigenze del turista medio, che tende a spingersi sempre più lontano, favorito in questo dalle migliorate condizioni della viabilità e dalla disponibilità di mezzi più veloci; la scala 1:500.000, perfettamente adeguata al tipo di turismo sviluppato negli anni Cinquanta e Sessanta, risultava ormai spesso troppo elevata, costringendo il viaggiatore a passare frequentemente da un foglio all'altro e impedendogli di avere una visione d'insieme dello Stato da visitare. In sede redazionale al Touring è emersa perciò la necessità di affrontare la realizza-

zione di un nuovo prodotto cartografico, che potesse coprire il territorio europeo ad una scala inferiore, per ottenere tutti quei vantaggi che la scala media non può offrire, e avesse un'impostazione grafica più immediata, pur con il sacrificio di tutti quei dati topografici, costosi nell'elaborazione e nell'aggiornamento, ma non più richiesti dalla maggior parte degli utenti, e spesso neppure rilevati, quali, ad es., le curve e le tinte altimetriche. Il Touring ha così optato per la scala 1:1 milione, confortato in questa scelta da analoghe iniziative di altri editori, che hanno dovuto affrontare e risolvere in modi diversi gli stessi problemi.

E' nata così la *Carta stradale d'Europa 1:1.000.000*, di cui sono già apparsi i fogli « Spagna/Portogallo » nel 1974 e « Francia » nel 1975. La nuova carta si comporrà di 8 fogli; i 6 di prossima pubblicazione saranno i seguenti: « Germania/Benelux », « Gran Bretagna/Irlanda », « Svizzera/Austria », « Jugoslavia », « Grecia », « Svezia e Norvegia meridionali/Danimarca »; in quest'ultimo sarà riportata in una zona a margine la raffigurazione al 5 milioni dell'intera Fennoscandia e delle repubbliche baltiche. I fogli hanno formati variabili con basi comprese tra 98 e 120 cm e altezze tra 49,5 e 99 cm; nonostante la loro ampiezza, un accurato sistema di piegatura, quadruplice nel senso dell'altezza e a fisarmonica in quello della larghezza — sistema già sperimentato con risultati positivi nelle più recenti carte di grande dimensione del Touring — consente di ridurre ogni foglio al formato tascabile di $11 \times 24,5$ cm e di aprirlo a libretto, piega per piega, così da poterlo consultare agevolmente senza doverlo aprire del tutto.

La carta è costruita sulla proiezione conica modificata di De L'Isle, secante sui paralleli di 59° e di 53° N per i fogli raffiguranti gli Stati dell'Europa settentrionale, sui paralleli di $49^\circ 30'$ e $40^\circ 30'$ per i fogli relativi agli Stati dell'Europa centrale e meridionale. Nessuna difficoltà quindi si dovrà incontrare qualora si ritenesse opportuno montare insieme i fogli, dando origine a due grandi carte raffiguranti una l'Europa settentrionale, l'altra l'Europa centrale e meridionale. In questo caso si dovrà prendere in considerazione l'opportunità di completare la serie costruendo anche il foglio dell'Italia, progetto per ora accantonato, disponendo della *Carta automobilistica d'Italia all'800.000* in 2 fogli, realiz-

zata con criteri non molto dissimili da quelli della nuova Carta d'Europa al Milionesimo.

Ogni foglio viene stampato solo in bianca a 6 colori: nero, blu e grigio per i dati topografici, rosso, giallo e verde per quelli tematici. L'orografia, in grigio, è resa mediante un'accurata ombreggiatura a sfumo, appositamente eseguita sulla base delle migliori fonti topografiche e corografiche disponibili. L'idrografia è in blu, pieno o retinato, e in blu sono anche gli idronimi, come pure le distanze e i caposaldi chilometrici di primo e secondo grado. In nero tutti gli altri toponimi, le ferrovie, le autostrade, le strade principali, i confini di Stato, i numeri delle strade europee e delle autostrade e numerosi simboli puntuali indicanti particolari topografici (valichi, aeroporti principali) o paesaggistici e monumentali (abbazie o santuari, castelli, monumenti e sacrari, curiosità naturali, grotte, scavi archeologici e rovine), oppure la presenza di alberghi isolati. Il rosso, il giallo e il verde sono impiegati esclusivamente per la presentazione dei dati tematici: il rosso prevalentemente per la raffigurazione della rete stradale e dei simboli poleografici; il giallo per l'indicazione dei centri dotati di attrezzature ricettive; il verde, oltreché per i confini, i nomi di Stato e i riquadri pieni contenenti i numeri delle strade europee, anche e soprattutto per mettere in risalto i tratti di strada con interesse panoramico e per definire con appositi riquadri pieni o vuoti e sottolinee l'interesse turistico complessivo delle varie località. Particolare rilievo è dato naturalmente alla rete stradale e autostradale, articolata in una gamma di sei tipi, alla quale va aggiunta ovviamente la segnalazione delle strade in costruzione; tutte le strade sono rappresentate graficamente mediante triplo o doppio filetto nero e tinta di fondo rossa, ad eccezione delle due categorie inferiori, rese con un solo filetto rosso di diverso spessore. Con sottili tratti rossi sono raffigurati anche i traghetti marittimi o lacuali adibiti al trasporto di veicoli.

I centri abitati sono contraddistinti sulla base di parametri che, direttamente o indirettamente, hanno relazione con il fenomeno turistico: la forma e la grandezza dei simboli poleografici rispecchiano l'entità demografica dei vari centri abitati; i caratteri dei toponimi, in gran parte bastoni, esprimono con una gamma di

8 gradi l'importanza complessiva dei centri abitati, che solo in parte coincide con l'entità demografica degli stessi; la copertura gialla all'interno del simbolo poleografico denuncia la presenza di uno o più alberghi con una certa disponibilità di posti-letto; l'attrazione turistica, infine, è espressa con riquadri pieni e vuoti e con sottolinee in verde, lo stesso colore ormai usato tradizionalmente in funzione tematica per puntualizzare l'interesse turistico sia delle località che dei tratti di strada panoramici. Come per la Carta d'Europa al 500.000, anche questa nuova opera del Touring viene redatta con criteri rigorosamente internazionali, sia nell'uso della toponomastica che in quello della terminologia geografica secondo la lingua e la grafia ufficiale di ciascun Stato, ricorrendo naturalmente al bilinguismo in quelle zone in cui sono ufficiali due lingue.

Da quanto si è detto si comprende agevolmente come la definizione « carta stradale », con cui viene presentata al pubblico, sia eccessivamente restrittiva e sommissa, rientrando invece perfettamente nella categoria delle vere e proprie carte turistiche, della quale presenta tutte le caratteristiche fondamentali, l'impostazione armoniosa e il giusto dosaggio fra le varie componenti fondamentali, cioè la struttura topografica, la rete delle vie di comunicazione, la segnalazione delle cose da vedere, opportunamente graduate secondo la loro capacità di attrazione, e delle località dotate di attrezzature ricettive. Si tratta quindi di un prodotto cartografico concepito con criteri moderni e interamente nuovo, una carta che non dovrebbe far rimpiangere la vecchia Carta stradale d'Europa al 500.000, così apprezzata dai geografi per la ricchezza dei dati topografici, ma ormai superata quanto a impostazione redazionale e grafica e quindi non più gradita come in passato al turista di media cultura.

THE 1:500,000 and 1:1,000,000 ROAD MAPS OF EUROPA BY THE ITALIAN TOURING CLUB (*SUMMARY*). — After mentioning why the Italian Touring Club has been issuing the 1:500,000 road map of Europe since 1937 and that in 1949 it was adopted as an official map of the European tourism, the author explains the reasons for shifting to a smaller scale.

The 1 : 1,000,000 road map of Europe has so come into being and it

shall consist of eight sheets. The sheet «Spain», «Portugal» (1974) and «France» (1975) have already been issued. The sheets «Germany», «Benelux», «Great Britain», «Ireland», «Switzerland», «Austria», «Yugoslavia», «Greece», «Sweden and Southern Norway» and «Denmark» will follow soon. The map of Denmark will show on its margin Fennoscandia and the Baltic republics on the scale of 1:5,000,000. It can be folded to a pocket size of 11 × 24.5 centimetres and can be opened as a booklet.

This articles gives a lot of details about projections, colours, symbols, etc.

The toponymy is in compliance with the language (or bilingual whenever necessary) and the official spelling of every state.