

**STORIA DELL'URBANISTICA**  
**Speciale n. 1/2021**



EdizioniCaracol

STORIA DELL'URBANISTICA  
ANNUARIO NAZIONALE DI STORIA DELLA CITTÀ E DEL TERRITORIO  
Fondato da Enrico Guidoni nel 1981  
Speciale n. 1/2021  
ISSN 2035-8733 - ISBN 978-88-32240-57-3

- DIPARTIMENTO INTERATENEO DI SCIENZE, PROGETTO E POLITICHE, TERRITORIO, POLITECNICO DI TORINO
- DIPARTIMENTO LINGUE E LETTERATURE STRANIERE E CULTURE MODERNE, UNIVERSITÀ DEGLI STUDI DI TORINO
- DIPARTIMENTO DI ARCHITETTURA, UNIVERSITÀ DEGLI STUDI DI FIRENZE
- DIPARTIMENTO DI ARCHITETTURA, UNIVERSITÀ DEGLI STUDI ROMA TRE
- DIPARTIMENTO DI STORIA, DISEGNO E RESTAURO DELL'ARCHITETTURA, SAPIENZA, UNIVERSITÀ DI ROMA
- CENTRO INTERDIPARTIMENTALE DI RICERCA PER I BENI ARCHITETTONICI E AMBIENTALI E PER LA PROGETTAZIONE URBANA, UNIVERSITÀ DEGLI STUDI FEDERICO II, NAPOLI
- DIPARTIMENTO DI SCIENZE UMANISTICHE, UNIVERSITÀ DEGLI STUDI SUOR ORSOLA BENINCASA, NAPOLI
- DIPARTIMENTO DI INGEGNERIA CIVILE, AMBIENTALE E ARCHITETTURA, UNIVERSITÀ DEGLI STUDI DI CAGLIARI
- DIPARTIMENTO DI PATRIMONIO, ARCHITETTURA, URBANISTICA, UNIVERSITÀ DEGLI STUDI MEDITERRANEA, REGGIO CALABRIA
- DIPARTIMENTO DI INGEGNERIA CIVILE, EDILE E ARCHITETTURA, UNIVERSITÀ POLITECNICA DELLE MARCHE

*Comitato scientifico*

Nur Akin, Antonello Alici, Sofia Avgerinou Kolonias, Federica Angelucci, Clementina Barucci, Gemma Belli, Gianluca Belli, Carla Benocci, Claudia Bonardi, Marco Cadinu, Jean Cancellieri, Carmel Cassar, Teresa Colletta, Gabriele Corsani, Chiara Devoti, Daniela Esposito, Antonella Greco, Giada Lepri, Fabio Lucchesi, Enrico Lusso, Fabio Mangone, Francesca Martorano, Paolo Micalizzi, Adam Nadolny, Amerigo Restucci, Costanza Roggero, Pasquale Rossi, Ettore Sessa, Eva Semotanova, Ugo Soragni, Donato Tamblè

*Redazione*

Federica Angelucci, Claudia Bonardi, Marco Cadinu, Teresa Colletta,  
Antonella Greco, Paola Raggi, Stefania Ricci (coordinatrice), Laura Zanini

*Segreteria di Redazione*

Stefania Aldini, Irina Baldescu, Stefano Mais, Raimondo Pinna

*Corrispondenti esteri*

Alessandro Camiz, Eva Chodejovska, Rafał Eysymontt, Andrés Martínez Medina, Josè Miguel Remolina

*Direttore responsabile:* Ugo Soragni

*Segreteria:* c/o Stefania Ricci, Associazione Storia della Città, Via I. Aleandri 9, 00040 Ariccia (Roma)

e-mail: srstoriadellacitta@gmail.com

Autorizzazione del Tribunale di Palermo del 7 settembre 2021 n. 6/2021

*In copertina:* *In spiaggia a Cavi di Lavagna*, Bruno Stefani, 1950, Archivio Touring Club Italiano, Milano © Digitouring.it.

La rivista, organo editoriale dell'Associazione Storia della Città, è consultabile in versione PDF open access all'indirizzo:  
<http://www.storiadellacitta.it/category/biblioteca/riviste/>

Copyright © 2021 Caracol s.r.l.

piazza Luigi Sturzo, 14 - 90139 Palermo

tel. 0039 340011 | mail: info@edizionicaracol.it

**STORIA DELL'URBANISTICA**  
**Speciale n. 1/2021**

**L'ITALIA DEL TOURING CLUB, 1894-2019**

Promozione, tutela e valorizzazione  
del patrimonio culturale e del paesaggio

A cura di  
Gemma Belli, Fabio Mangone, Rosa Sessa



# INDICE

**9**      **Ugo Soragni**  
Editoriale  
DOI: 10.17401/su.s1.us00

**15**     **Franco Iseppi**  
Prefazione  
DOI: 10.17401/su.s1.fi00

## TERRITORIO E PAESAGGIO: TRA SCOPERTA E VALORIZZAZIONE

**18**     **Fabio Mangone**  
Accanto e a latere delle istituzioni pubbliche: un'avanguardia per il paesaggio e per l'architettura, 1904-1921/*Together and Alongside Public Institutions: An Avant-Garde for Landscape and Architecture, 1904-1921*  
DOI: 10.17401/su.s1.fm01

**36**     **Lida Viganoni**  
Geografia, Touring Club Italiano e sapere territoriale/*Geography, Touring Club Italiano and Territorial Knowledge*  
DOI: 10.17401/su.s1.lv02

**52**     **Adele Fiadino e Claudio Varagnoli**  
Il Touring Club Italiano e il Parco Nazionale d'Abruzzo/*The Touring Club Italiano and the National Park of Abruzzo*  
DOI: 10.17401/su.s1.af-cv03

**70**     **Angelo Maggi**  
«Le Vie d'Italia»: paesaggio, architettura e storia attraverso le fotografie dei grandi maestri/«*Le Vie d'Italia*»: *Landscape, Architecture and History Through the Photographs of the Great Masters*  
DOI: 10.17401/su.s1.am04

**88**     **Andrea Maglio**  
*I paesaggi umani, 1977. Il Touring Club Italiano e la nozione di paesaggio tra indagine scientifica e divulgazione*/I paesaggi umani, 1977. *The Touring Club Italiano and the Concept of Landscape Between Scientific Research and Divulgation*  
DOI: 10.17401/su.s1.am05

## UN RUOLO NEL PAESE: IMPEGNO CIVILE E RICOSTRUZIONI POSTBELLICHE

- 104 Chiara Ottaviano**  
Il Touring Club Italiano delle origini. L'«amor di patria» e la modernizzazione del Paese/*The Touring Club Italiano of the Beginnings. «Love of the Homeland» and the Modernization of Italy*  
DOI: 10.17401/su.s1.co06
- 124 Massimiliano Savorra**  
Il paesaggio della Grande Guerra e il concorso Ercole Marelli del Touring Club Italiano/*The Landscape of the Great War and the Ercole Marelli Competition of the Touring Club Italiano*  
DOI: 10.17401/su.s1.ms07
- 148 Annunziata Berrino**  
Visioni e ruoli del Touring Club Italiano nel dibattito e nel riassetto del turismo nel secondo dopoguerra/*Visions and Roles of the Touring Club Italiano in the Debate and Reorganization of Tourism after World War II*  
DOI: 10.17401/su.s1.ab08
- 166 Gemma Belli**  
Cesare Chiodi (1885-1969): un urbanista al Touring Club Italiano/*Cesare Chiodi (1885-1969): An Urban Planner at the Touring Club Italiano*  
DOI: 10.17401/su.s1.gb09

## IMMAGINI E LINGUAGGI VISIVI: LA GRAFICA DEL TCI PER LA CONOSCENZA DEL TERRITORIO

- 180 Fiorella Bulegato**  
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
- 200 Francesco Ermanno Guida**  
Identità ed editoria del Touring Club Italiano. Bob Noorda, il grafico del viaggio/*Identity and Publishing of the Touring Club Italiano. Bob Noorda, Travelling with a Graphic Designer*  
DOI: 10.17401/su.s1.feg11
- 214 Francesca Capano**  
Conoscere e raccontare territori e città d'Italia: dalle prime carte turistiche alle

esperienze di popular cartography nell'archivio del Touring Club Italiano/*Knowing and Narrating Italian Landscapes and Cities: Since the First Touristic Maps to the Popular Cartography in the Touring Club Italiano Archive*  
DOI: 10.17401/su.s1.fc12

**234**     **Carolina De Falco**  
Il Touring Club Italiano e la promozione della vacanza nei villaggi negli anni Cinquanta, dalla montagna al mare/*Touring Club Italiano and the Promotion of Vacation in Villages in the 1950s, from the Mountains to the Sea*  
DOI: 10.17401/su.s1.cd13

**252**     **Chiara Baglione**  
Italia da salvare. Il ruolo del Touring Club Italiano nelle mostre di denuncia degli anni Sessanta/*Italia da salvare. The Role of the Touring Club Italiano in the Exhibitions of the Sixties Promoting Awareness of Cultural Heritage*  
DOI: 10.17401/su.s1.cb14

#### **LE PAROLE DEL TOURING: RIVISTE E GUIDE PER NUOVE NARRAZIONI DEL PAESAGGIO**

**274**     **Ewa Kawamura**  
Repertorio e tendenza negli articoli della rivista del Touring Club Italiano «L'Albergo in Italia», 1925-1943/*Repertory and Trend of the Articles in the Touring Club Italiano's Magazine «L'Albergo in Italia», 1925-1943*  
DOI: 10.17401/su.s1.ek15

**300**     **Andrea Pane**  
Roberto Pane al Touring Club Italiano: architettura, città, paesaggio da «Le Vie d'Italia» alla Guida Rossa/*Roberto Pane at the Touring Club Italiano: Architecture, City, Landscape from «Le Vie d'Italia» to the Guida Rossa*  
DOI: 10.17401/su.s1.ap16

**330**     **Paola Villani**  
Per un itinerario letterario leopardiano nella «Napoli romantica»/*For a Leopardian Literary Itinerary in the «Romantic Naples»*  
DOI: 10.17401/su.s1.pv17

**344**     **Renata Picone e Sara Iaccarino**  
«Le Vie d'Italia» e la tutela del paesaggio/*«Le Vie d'Italia» and the Protection of Landscape*  
DOI: 10.17401/su.s1.rp-si18

**364 Pasquale Rossi**  
Tracce di storia e architettura nelle *Guide Rosse* del Touring Club Italiano: *Possedimenti e colonie, 1929/Traces of History and Architecture in the Guide Rosse of the Touring Club Italiano: Possedimenti e Colonie, 1929*  
DOI: 10.17401/su.s1.pr19

**380 Rosa Sessa**  
«Così fosse anche per noi». Gli Stati Uniti d'America nelle prime riviste del Touring Club Italiano, 1895-1933/«*I Wish It Was the Same for Us, Too*». *The United States in the First Magazines of the Touring Club Italiano, 1895-1933*  
DOI: 10.17401/su.s1.rs20

#### TESTIMONIANZE: IL TOURING SI RACCONTA

**398 Adriana Oliva**  
Il ruolo dei Consoli del Touring Club Italiano nello sviluppo strategico del territorio/*The Consuls of the Touring Club Italiano and Their Role in the Strategic Development of Italian Territories*  
DOI: 10.17401/su.s1.ao21

**408 Massimiliano Vavassori e Matteo Montebelli**  
Il Centro Studi del Touring Club Italiano: il suo ruolo nella storia dell'associazione/*The Research Department of the Touring Club Italiano: Its Role in the History of the Association*  
DOI: 10.17401/su.s1.mv-mm22



# CESARE CHIODI (1885-1969): UN URBANISTA AL TOURING CLUB ITALIANO

*Cesare Chiodi (1885-1969): An Urban Planner at the  
Touring Club Italiano*

DOI: 10.17401/su.s1.gb09

**Gemma Belli**

Università degli Studi di Napoli Federico II  
gemma.belli@unina.it

## **Parole chiave**

Cesare Chiodi; urbanistica; tecnica urbanistica; Italia nel secondo dopoguerra.  
*Cesare Chiodi; Urban Planning; Urban Planning Technique; Italy after World War II.*

## **Abstract**

Autore del noto volume *La città moderna. Tecnica urbanistica*, edito nel 1935 e poi ristampato dieci anni dopo, primo docente di Tecnica urbanistica al Politecnico di Milano, professionista fortemente attivo nel capoluogo lombardo, al quale sarà sempre profondamente legato, Cesare Chiodi (1885-1969) è stato presidente del Touring Club Italiano dal 1946 al 1964. Se il suo progetto di ricerca, che intreccia efficacemente impegno didattico, attività di divulgazione, lavori professionali e responsabilità istituzionali, riesce a incidere profondamente nella vita dell'associazione, indirizzandola verso una fondamentale apertura a questioni urbanistiche di ampio respiro e accreditandola pienamente nel panorama culturale internazionale, parimenti l'azione svolta nell'ambito del Touring lo spinge a maturare una forte sensibilità verso i temi della pianificazione dei territori del turismo – in una fase in cui la cultura urbanistica italiana ancora riservava scarsa attenzione alla questione –, portandolo anche a definire nel dopoguerra un approccio al progetto dello spazio urbano, più attento al carattere di quei centri storici e di quei paesaggi alla cui conoscenza l'associazione largamente contribuisce.

*Author of the well-known book La città moderna. Tecnica urbanistica, published in 1935 and*

*then reprinted ten years later, the first teacher of Urban planning techniques at the Milan Polytechnic, a highly active professional in the Lombard capital, to which he will always be deeply attached, Cesare Chiodi (1885-1969) was President of the Touring Club Italiano from 1946 to 1964. His research project, which effectively intertwines teaching commitment, dissemination activities, professional work, and institutional responsibilities, will be able to deeply affect the life of the association, directing it towards a fundamental openness to wide-ranging urban planning issues and fully accrediting it in the international cultural panorama. At the same time, the action carried out within the Touring will lead him to develop a strong sensitivity towards the themes of tourism territorial planning – in a phase in which the Italian urban culture still pays little attention to the issue –, also leading him to mature, after the War, an approach to the design of urban space more attentive to the character of those historic centers and those landscapes to whose knowledge the association largely contributes.*

Presidente del Touring Club Italiano dal 1946 al 1964, autore di uno dei più noti manuali italiani di tecnica urbanistica nel Novecento<sup>1</sup>, Cesare Chiodi (1885-1969) è figura frequentemente citata ma finora ancora poco studiata in maniera sistematica<sup>2</sup>, al punto che, al di fuori dell'ambiente milanese, cui è profondamente legato, il suo ruolo non può essere dato per scontato<sup>3</sup>.

Nasce nel 1885 a Milano, e qui si laurea in Ingegneria civile nel 1908 al Regio Istituto superiore, poi Politecnico. Libero docente in "Costruzione di ponti" dal 1914, e poi in "Urbanistica" dal 1933, vi tiene il primo insegnamento di "Tecnica

---

1. Cesare CHIODI, *La città moderna. Tecnica urbanistica*, Hoepli, Milano 1935, poi ristampato senza alcuna modifica dieci anni dopo. A conferma della diffusione e della notorietà del testo – che nasce come manuale a supporto del corso che Chiodi tiene al Politecnico, presentandosi ricco di riferimenti alla cultura urbanistica internazionale – Graziella Tonon evidenzia che «è l'unico che compare nella essenziale bibliografia inserita da Piero Bottoni nel suo *Urbanistica*» del 1938: cfr. Graziella TONON, *Attualità e inattualità del pensiero urbanistico di Cesare Chiodi*, in «Urbanistica», 134, 2007, pp. 116-125, qui 116.

2. Cfr. Maria Cristina TREU, *Presentazione*, in Renzo Riboldazzi (a cura di), *Cesare Chiodi. Scritti sulla città e il territorio 1913-1969*, Unicopli, Milano 2006, p. 7.

3. Studi di maggiore ampiezza e sistematicità su Cesare Chiodi iniziano soprattutto a partire dal 1994, quando la raccolta del materiale documentario del suo archivio ha cominciato a essere ordinata e disponibile alla consultazione al pubblico. L'archivio è stato trasferito al campus Bovisa Durando di Milano nel 2002. A partire dal 2005 il fondo Chiodi è stato oggetto di alcune integrazioni, entrando poi a fare parte del patrimonio archivistico dell'Area Servizi bibliotecari dell'Ateneo nel 2006. In tale sede esso è oggi conservato presso la struttura Archivi Storici, sorta nel 2012. Tra i principali lavori dedicati alla figura dell'ingegnere milanese, si citano solo: Maria Grazia SANDRI, *L'insegnamento dell'urbanistica alla luce delle nuove esperienze europee: il contributo di Cesare Chiodi*, in *Il Politecnico di Milano nella storia italiana (1914-1963)*, vol. II, Cariplo-Laterza, Milano-Bari-Roma, 1988; Secondo Francesco LUCCHINI, *Archivio Cesare Chiodi, materiali e letture*, Società Editrice Esculapio, Bologna 1994; Sabina CONTU, *L'archivio Cesare Chiodi: stato di ordinamento attuale e prospettive*, in «Storia urbana», 103, 2003, pp. 139-144; RIBOLDAZZI, *Cesare Chiodi*, cit.; TONON, *Attualità e inattualità del pensiero urbanistico di Cesare Chiodi*, cit.; Renzo RIBOLDAZZI, *Una città policentrica. Cesare Chiodi e l'urbanistica milanese nei primi anni del fascismo*, Polipress, Milano 2008. Ulteriori documenti originali relativi alla vita e all'opera di Cesare Chiodi sono poi custoditi nell'Archivio Civico del Comune di Milano, presso il Centro Documentazione del Touring Club Italiano, e nella Biblioteca della Fondazione Collegio degli Ingegneri e Architetti di Milano (attualmente presso la Fondazione Istituto per la Storia dell'Età Contemporanea a Sesto San Giovanni).

urbanistica” d'Italia, attivato nel 1929 come corso duplice al terzo anno della Scuola di applicazione, tanto per ingegneri civili quanto per architetti.

Consigliere comunale a Milano nel 1920, nel capoluogo lombardo ricopre ulteriormente il ruolo di Assessore all'edilizia dal 1922 al 1925, contribuendo a promuovere gli studi per il nuovo piano regolatore – quello del 1934 –, per la riforma del regolamento edilizio e per il progetto della metropolitana; inoltre, assieme ad Alberto Calza Bini, Gustavo Giovannoni, Giuseppe Pagano, Luigi Piccinato e Marcello Piacentini è membro della commissione nazionale che, sotto la guida di Giuseppe Gorla, allora Ministro dei lavori pubblici, giunge alla definizione della legge urbanistica nazionale, la n. 1150 del 17 agosto 1942.

Giovanissimo, inizia poi a “militare” nelle fila del Touring Club, seguendo le impronte del padre Giuseppe, pure ingegnere civile, e membro della “Commissione strade” dell'associazione sin dalla sua costituzione<sup>4</sup>. E così, il primo articolo che Cesare Chiodi pubblica nella sua carriera, all'età di 26 anni, appare proprio sulla «Rivista Mensile del Touring Club Italiano» nel luglio del 1911<sup>5</sup>: dedicato al castello di Graines in Val d'Aosta, è un testo sobrio ed elegante, che ricostruisce con sensibilità la storia delle vicende del maniero, anche attraverso il riferimento a una molteplicità di fonti narrative. Il primo di una lunga serie di articoli con un carattere strettamente tecnico sarà, nel luglio 1935, *Travate galleggianti semirigide per ponti e banchine portuali*, pubblicato su «Le Strade»<sup>6</sup>, periodico del Touring destinato a diventare un imprescindibile punto

---

4. Giuseppe Chiodi (1854-1907), anch'egli profondamente legato all'ambiente milanese, si laurea in Ingegneria civile al Politecnico di Milano nel 1876. Svolge gran parte della sua attività nell'ambito del Collegio degli ingegneri ed architetti del capoluogo lombardo, partecipando ai lavori di varie commissioni di studio riguardanti il piano regolatore di Milano. Si occupa inoltre di problemi agrari nel territorio lombardo, fornendo importanti contributi di studio, come nell'ambito della Giunta tecnica del Catasto e con la presidenza della commissione per lo studio delle riforme al Capitolato d'affitto dei fondi irrigui lombardi in seno alla Società agraria di Lombardia (1904-1905). Dal 1899 è membro della Commissione Strade del Touring Club Italiano, poi vicepresidente, presiedendo la Delegazione strade e curando la Mostra stradale in occasione dell'Esposizione internazionale del 1906 a Milano.

5. Cesare CHIODI, *Il castello di Graines*, in «Rivista Mensile del Touring Club Italiano», 7, 1911, pp. 357-360.

di riferimento per le questioni stradali e viabilistiche sino agli anni Settanta. Prim'ancora, dunque, di dedicarsi alla "sua" Milano, e mentre costruisce il suo progetto didattico, Cesare Chiodi si lega al Touring Club. Ed è un legame che si rafforza nel dopoguerra quando, come detto, è nominato presidente dell'associazione nel 1946. In questa fase, infatti, egli struttura l'Ufficio ricerche dei Deportati e Combattenti, poi Ministero dell'Assistenza Postbellica<sup>7</sup>, incentiva la ripresa dell'attività cartografica, e soprattutto si attiva ad ampliare la base partecipativa dell'associazione, quale «viva eco del fervore di ricostruzione che animava tutta la Nazione»<sup>8</sup>. Darà, poi, impulso a una serie di studi e iniziative sui problemi della viabilità, della circolazione e dei trasporti, attraverso l'opera della Commissione strade, ponendoli in relazione all'attività di vari gruppi di studio nazionali e internazionali, di cui pure è partecipe, come il Centro di studi giuridici sulla circolazione stradale, o l'*Association Internationale Permanente des Congrès de la Route*. Inoltre, negli anni in cui egli è presidente, il Touring promuove vari dei Convegni nazionali stradali (1950, 1953, 1957), interviene nel disegno di legge sull'istituzione di un Parco nazionale Brenta-Adamello-Stelvio (1951), prende parte alle Conferenze del traffico e della circolazione di Stresa (1951, 1952, 1955, 1956, 1957), al Congresso geografico italiano di Padova-Venezia del 1954, al Congresso sui problemi economici del turismo di Milano-Sanremo del 1962 o di Milano del 1963, al Congresso internazionale del turismo sociale di Milano-Roma del 1962; ed è, ancora, una delle associazioni presenti alla *Septième assemblée des délégués de l'Organisation mondiale du tourisme et de l'automobile* a Monaco nel 1963, e al *Congrès mondial de la route* di Rome-Paris del 1964. È lo stesso periodo in cui Chiodi aderisce proficuamente ai lavori dell'*International federation for housing and town planning*, in cui rappresenterà l'Italia tra il 1946 e il 1952, essendone anche vicepresidente. Un'azione attraverso la quale egli stabilisce un significativo momento di contatto tra la cultura architettonica

---

6. Id., *Travate galleggianti semirigide per ponti e banchine portuali*, in «Le Strade», 7, 1935, pp. 413-419.

7. Cfr. il *curriculum vitae* di Cesare Chiodi conservato presso l'Archivio Storico del Touring Club Italiano.

8. Cesare CHIODI, *Bilancio di cinque anni*, in «Le Vie d'Italia», 6, 1951, p. 662.



1\_Cesare Chiodi (1885-1969) inaugura il villaggio del Touring Club Italiano alle Tremiti, 1958 (Archivio Storico Touring Club Italiano).

1

e urbanistica italiana e quelle europea e americana, in una fase in cui l'Italia evidenzia un chiaro ritardo a orientarsi verso un'autonomia della formazione di un sapere e di una professione in campo urbanistico. Una fase in cui nel Paese agisce con vigore l'autorità statunitense, una fortissima controversa "americanizzazione", tanto nella ricostruzione edilizia, quanto nella diffusione di saperi e tecniche maturate in una realtà ben più avanzata sul piano tecnologico.

Con il Touring, inoltre, Chiodi avvia una fondamentale opera di divulgazione attraverso specifici programmi di pubblicazioni, ma pure assumendo la direzione di «Le Strade» e incentivando da subito le attività de «Le Vie d'Italia»<sup>9</sup>. Infatti, se «il turismo era per il momento praticamente inibito, questa rivista illustrava i massimi problemi della ricostruzione e specialmente quelli connessi col turismo, e riproponeva all'attenzione degli italiani le bellezze naturali e artistiche del Paese che ognuno anelava a rivisitare»<sup>10</sup>. Chiodi, pertanto, scrive su tutte, o quasi,

---

9. Sull'attività della rivista si veda in particolare: Sara Stefania LONATI, *La scoperta dell'Italia: letteratura geografia e turismo nella rivista "Le vie d'Italia" (1917-1967) del Touring Club Italiano*, Tesi di dottorato in letteratura italiana, Université de Genève-Università degli Studi di Pavia, 2011.

le riviste legate all'associazione: nel luglio del 1947, infatti, pubblica anche il suo primo scritto su «Le Vie d'Italia», dedicato a *L'artigianato in Italia. Situazione, prospettive, iniziative*<sup>11</sup>, tema analizzato da una visuale decisamente economica, e nel novembre del 1952 il suo primo articolo per «Il Touring»<sup>12</sup>, nel quale tocca la questione de *Gli eccessi della pubblicità stradale*, particolarmente sentita in quegli anni, come è evidente anche dalla quantità di articoli apparsi in merito su «Il Mondo», il settimanale politico, economico e letterario diretto da Mario Pannunzio tra il 1949 e il 1966<sup>13</sup>. E dal canto suo, Chiodi promuove una tenace campagna contro gli eccessi della pubblicità stradale, non tanto perché motivo di distrazione per i viaggiatori o, in taluni casi, di “offesa al buon gusto”, ma soprattutto perché elemento di oltraggio al paesaggio, da essa continuamente occultato e deturpato<sup>14</sup>.

Nel marzo del 1956, ancora, l'urbanista milanese scriverà su «Turismo e alberghi», pubblicando un testo tratto dalla sua relazione al V Convegno nazionale degli ingegneri, tecnici e industriali per la industrializzazione del Mezzogiorno e delle isole, svolto a Reggio Calabria e incentrato sui temi dello sviluppo del turismo.

Lavorerà, dunque, moltissimo per le riviste del Touring Club, smentendo pure quella vulgata (da lui stesso sostenuta) secondo cui gli ingegneri avrebbero una «certa ritrosia a parlare e a scrivere e alle parole dette o scritte [preferirebbero] in generale il linguaggio dei fatti»<sup>15</sup>. Sulle riviste del Touring appare circa un sesto di tutti i suoi scritti editi; e se poi consideriamo i saggi aventi carattere di prefazione, premessa, introduzione o presentazione, e ulteriormente gli interventi te-

---

10. CHIODI, *Bilancio di cinque anni*, cit., p. 662.

11. Cesare CHIODI, *L'artigianato in Italia. Situazione, prospettive, iniziative*, in «Le Vie d'Italia», 7, 1947, pp. 609-614.

12. ID., *Gli eccessi della pubblicità stradale*, in «Il Touring», 1952: l'articolo è anche pubblicato in «Le Vie d'Italia», 4, aprile 1952, pp. 101-103.

13. Sulla politica urbanistica e la trattazione dei temi relativi al paesaggio sulle pagine del settimanale di Mario Pannunzio, si veda: A. Belli, G. Belli, *Narrare l'urbanistica alle élite. «Il Mondo» (1949-1966) di fronte alla modernizzazione del Bel Paese*, FrancoAngeli, Milano 2012.

14. ID., *Gli eccessi della pubblicità stradale*, cit.

15. Cesare CHIODI, *L'edilizia ed i lavori pubblici nei programmi dell'amministrazione di Milano*, in «L'Azione Liberale», 12, 1923, p. 5.

nuti alla riunione della Commissione strade, o le relazioni alle Conferenze del traffico e della circolazione, ai Convegni nazionali stradali, o i discorsi al Congresso internazionale del turismo sociale, pure editi in atti e pubblicazioni promosse dal Touring, possiamo dire che la sua produzione letteraria e la sua attività di divulgazione è quasi completamente affidata agli organi dell'associazione, in cui "travasa" lo studio sistematico di alcuni temi elaborati in ambito teorico, nella pratica progettuale, nella didattica, come a perseguire, in una maniera coerente, un vero e proprio progetto di ricerca.

Il punto da cui complessivamente muove la sua riflessione verte su una visione dell'urbanistica intesa non come «scienza esatta che possa pretendere di derivare delle dirette conseguenze pratiche da semplici principi generali»<sup>16</sup>, bensì come disciplina che coinvolge tutto un complesso di fattori tecnici, economici e sociali, dai quali dipende la vita delle aggregazioni urbane, ovvero: «la scienza e l'arte di disciplinare [...] non tanto [...] le vie, le case, i quartieri, le città, ma gli uomini stessi»<sup>17</sup>. Il nodo è, quindi, «un problema di organizzazione nel quale scienza e arte, armonia e calcolo, necessità e bellezza si danno la mano»<sup>18</sup>. Convinto che ogni struttura reale sia pervasa da un modello logico e da principi organizzativi oggettivabili, Chiodi porta avanti un approccio alla città, in cui è oramai accresciuta l'importanza attribuita alla dimensione storica dei fenomeni urbani, e svolge la sua intensa attività con l'obiettivo di allontanare l'urbanistica da una concezione architettonica e particolaristica dei problemi urbani, conducendo la disciplina a osservare ambiti diversificati, e a concentrarsi anche su aspetti sociali, demografici, tecnici ed economici. Riguardo a quest'ultimo aspetto, va ricordato che già nel febbraio 1926 aveva pubblicato su «La casa» l'articolo intitolato *Per la istituzione di una scuola di urbanismo*<sup>19</sup>, che sottolineava polemicamente l'importanza delle componenti sociali ed economiche, sino a quel momento trascurate dalla cultura e dalla professione dell'architetto. Pertanto,

---

16. Id., *La città moderna*, cit.

17. RIBOLDAZZI, *Cesare Chiodi*, cit., p. 268.

18. Ivi, p. 192.

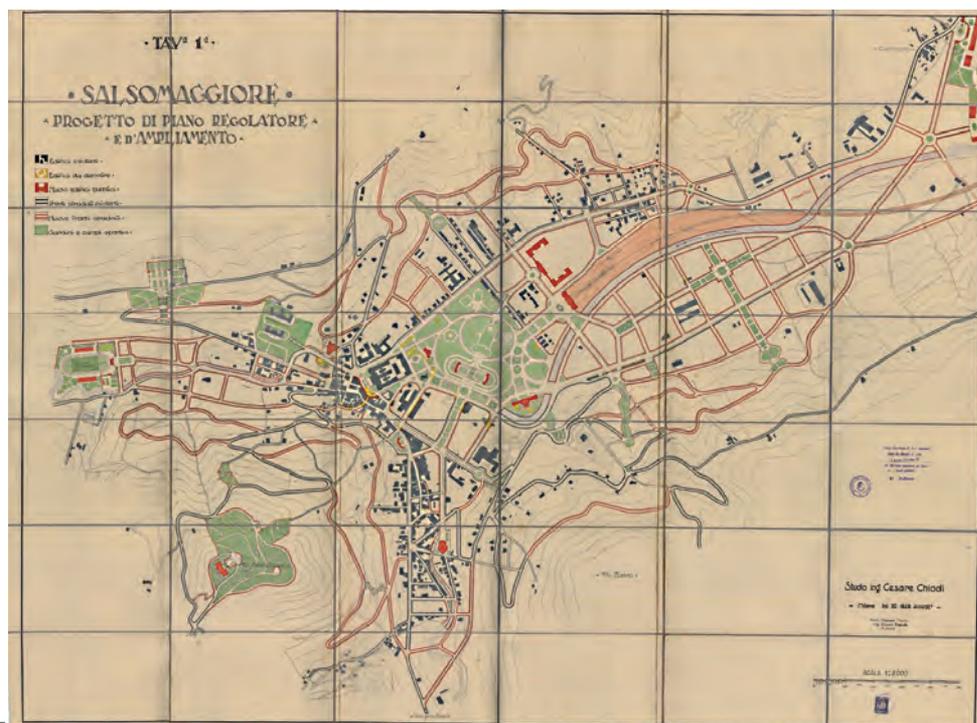
19. Cesare CHIODI, *Per la istituzione di una scuola di urbanismo*, in «La Casa», 5, 1926, pp. 275-279.

2\_Cesare Chiodi, *La città moderna. Tecnica urbanistica*, 1935.



anche il paesaggio, l'ambiente, i monumenti, le tradizioni vengono prese in esame come fattori essenziali del turismo, fenomeno letto nei suoi chiari risvolti valutari come uno dei pilastri dell'economia italiana. Così, in anni in cui, nonostante la forte crescita, la disciplina urbanistica ancora continua a prestare una modesta attenzione ai temi del turismo, Chiodi ne coglie al contrario la portata e il senso specifico della vocazione economica, come è evidente ne *La città moderna*, e come sarà poi ribadito con gli incarichi ricoperti nell'ambito del Consiglio dell'*Organisation mondiale du tourisme et de l'automobile*, del Comitato direttivo dell'*Alliance internationale du tourisme* e del Consiglio centrale del turismo del Ministero del turismo e dello spettacolo.

Contemporaneamente, riguardo a tematiche come la difesa dei monumenti, o la tutela della città storica e del paesaggio, egli appare convinto che queste non possano essere affidate soltanto alle azioni di organismi ufficiali, isolati, poveri di mezzi e di poteri, ma debbano pure essere funzione della sollecitazione di una coscienza collettiva, verso la cui costruzione egli attiva il suo impegno. Così



3

3\_Cesare Chiodi, Giuseppe Merlo, Giuseppe Merlo, Giovanni Brazzola, Piano regolatore e di ampliamento della città di Salsomaggiore, 1931 [RAPu - Rete Archivi Piani urbanistici].

come, più o meno negli stessi anni, andava facendo Antonio Cederna, all'insegna dell'esempio delle nazioni europee cui era attribuita dignità di un più significativo avanzamento. Un tema, quello della coscienza urbanistica collettiva, cui si riferisce sin dalla fine degli anni Venti Luigi Piccinato, e che Chiodi coniuga con quello della responsabilità, proprio nella direzione indicata da Cederna quando scrive che occorre «fare finalmente corresponsabili i cittadini dello sviluppo della loro città, convincerli che la città può diventare quale essi vogliono che sia, un luogo di vita civile anziché di segregazione e di pena, e illuminarli a non scambiare alcuni interventi spiccioli [...] per politica democratica»<sup>20</sup>. E così come l'archeologo-giornalista, pure Chiodi è convinto che il "sacco" del Bel Paese sia opera degli italiani stessi, da lui definiti «dei pessimi amministratori dei già scarsi beni nostri e lo prova l'allegro scempio che facciamo di quella inestimabile ricchezza, di cui almeno il buon Dio ci ha favoriti, che è la bellezza del nostro Paese, la varietà della natura, il tesoro dei ricordi e

20. Antonio CEDERNA, *Mirabilia Urbis. Cronache romane 1957-1965*, Einaudi, Torino 1965, p. 72.

4\_Cesare Chiodi, *Il castello di Graines*, 1911; *Travate galleggianti semirigide per ponti e banchine portuali*, 1935; *L'artigianato in Italia. Situazione, prospettive, iniziative*, 1947.



dei monumenti accumulato nei millenni»<sup>21</sup>. Pertanto, negli anni in cui il Touring Club Italiano partecipa, dapprima alla ricostruzione morale e materiale del Paese, facendosi carico anche dei relativi studi tecnici, poi alla valorizzazione e protezione dell'ambiente, l'ingegnere milanese interviene energicamente nell'opera di sensibilizzazione della popolazione e in un capillare lavoro di coinvolgimento di ministeri, enti e amministrazioni locali. Agisce attraverso l'intensa partecipazione a congressi, conferenze, assemblee, riunioni, e attraverso la pubblicistica, avente spiccato carattere divulgativo ad eccezione dei lavori dedicati questioni squisitamente ingegneristiche. Ed è innegabile che questo possa pure avvenire con atteggiamenti talvolta ingenui o incapaci di afferrare la complessità degli aspetti della modernizzazione e del piano. Del resto, circa l'orientamento diffuso in quegli anni, è esemplare l'autocritica svolta da Leonardo Benevolo, il quale nel 2011, ne *La fine della città*, afferma: «pensavamo che una volta che un'iniziativa fosse prevista dal piano stesso, essendo legge, fosse un obbligo e quindi dovesse realizzarsi automaticamente. Ci sentivamo molto lusingati dalla possibilità che avevano gli urbanisti nel redigere un piano: immaginare una serie di cose che diventavano legge»<sup>22</sup>. Ed è indubbio che sfruttando il prestigio di cui gode, tanto in Italia quanto all'estero, e mettendo a frutto la sua capacità di gestire situazioni complesse, Chiodi fornisca linfa essenziale alla vita dell'associazione, ponendola sulla scena di un dibattito di livello internazionale. Al contempo il lungo attivismo nel Tou-

21. Cesare CHIODI, *Gli italiani, questi sciuponi*, in «Il Touring», 3, 1954.  
 22. Leonardo BENEVOLO, *La fine della città*, intervista a cura di Francesco Ermani, Laterza, Roma-Bari 2011, p. 49.

## Gli eccessi della pubblicità stradale

In quasi tutti i paesi la pubblicità stradale è rigorosamente limitata. Due sono le esigenze che si impongono: la sicurezza del traffico e la tutela del paesaggio e delle bellezze artistiche.

Il Touring ha da tempo iniziata una campagna contro gli eccessi della pubblicità stradale. Lo ha fatto e lo fa perché, al di fuori di ogni interesse diretto, crede di poter dire ancora una volta una salutare parola nell'interesse generale.

Due sono gli inconvenienti che derivano dalla regolata diffusione dei cartelli pubblicitari lungo le nostre strade:

- 1) un pericolo per la circolazione perché i cartelli molto spesso nascondono le segnalazioni viarie e distruggono l'attenzione dei guidatori;
- 2) un'offesa al paesaggio che ne è coperto e deturpato.

Si potrebbe anche parlare di offesa al buon gusto, ma qui si entrerebbe nel campo dell'opinabile. Siamo disposti a riconoscere l'oligarchia e

la finezza di alcuni cartelli, per esempio di quelli di una nota ditta produttrice di pompe e motori. Non potremmo invece ammettere il gusto di chi ha ideato il bambino che si bagna in un recipiente non costantemente creato per simili usi e usanze.

Stanno mai indovinati alla nostra campagna anche da ciò che abbiamo avuto occasione di osservare nei pressi di estero e dagli amichevoli e scherzosi commenti di amici e di giornalisti stranieri. Vi è chi per questo ci ha accusati di eterodossia proclamando, ancora una volta che l'Italia "deve fare da sé" e non prendere esempio dagli altri. È questo un ragionamento che abbiamo sentito altre volte nel corso della nostra vita. Diciamo francamente che non ci pare che il prestigio del Paese si difenda privilegiando, nelle cose dannose o riprovevoli, o con frasi reticenti.

Ci è stato pure rinfacciato che, limitando questa forma di attività, si riducono possibilità di lavoro e si compromette un settore produttivo che assicura la vita a molte persone. È una argomentazione di cui non è difficile cogliere la tendenziosità. Nessuno pretende nell'anno di grazia 1962 di abolire la pubblicità; essa fa parte ormai della vita commerciale e industriale e del costume dei Paesi moderni. Abbiamo però ragione di pretendere che essa sia fatta bene e in forme che non siano di danno agli altri e cioè a quel pubblico al quale in definitiva essa è indirizzata e che tenta di convincere.

È qui giunge opportuno precisare che la campagna del Touring non è un'indagine di tipo statistico fotografica, deve riportare esempi specifici, non ha necessariamente significato o proposito di critica verso le singole Ditte che si servono della pubblicità stradale, si oppone soltanto contro il sistema. Nel denunciare l'inadeguatezza delle installazioni pubblicitarie lungo le nostre strade, il Touring riceve alla manifestazione più vivace e persuasiva in base alla documentazione fotografica in suo possesso e non intende affatto rivolgere i propri strali contro le singole Ditte, che, per avventura, appunto in tale documentazione, sono venute colpite pubblicitarie.

A finezza di un anno e mezzo dall'inizio della nostra campagna, quali risultati abbiamo raggiunti? Anzitutto essa ha sollevato intorno al problema l'interesse generale, e ne abbiamo prova dal favore che essa ha in genere incontrato presso la stampa, presso le altre dirigenti, presso cittadini privati, Soci e non Soci del Touring, che ci hanno spesso offerto una valida collaborazione inviando segnalazioni fotografiche, dalle polemiche che essa ha suscitato e che hanno procurato, e fatto questo assai importante, dalle adesioni e dagli spontanei consensi di importanti Ditte, utenti della pub-

1420

licità stradale, le quali ci hanno confinato che è in grado più una questione di concorrenza che non un interesse diretto.

Abbiamo pertanto ragione di ritenere che l'opinione pubblica si è andata gradualmente accendendo alla nostra campagna e che si va formando una "coscienza" quanto mai opportuna della gravità del problema.

Fra le adesioni più significative vogliamo qui ricordare, oltre quella della Direzione Generale delle Arti e delle Belle Arti e di altre Autorità ed Enti, l'adesione di alcune grandi ditte, come la Società Perelli, la Società Editoriale Domus di Milano, la Società Admira Pretoraria di Ancona, la Easo Standard Italiana, la Società Ing. Emilio Gola e C. di Milano, la RIV, Officine di Villar Perosa e molte altre, di cui, per un rischio riserbo, non citiamo i nomi. Queste grandi Società sono tutte più o meno disposte a limitare o addirittura ad abolire la loro pubblicità stradale purché l'impiego venga seguito anche dalle ditte concorrenti.

Recentemente la Giunta Provinciale di Milano ha disposto limitazioni nella concessione di cartelli pubblicitari lungo le strade di cui ha governato e ha auspicato una disciplina generale della materia.

La nostra campagna ha sollevato anche all'estero consensi e adesioni di Enti, di Associazioni commerciali e della stampa, che si è fatta giungla portatrice della deprecazione pressoché generale manifestata dai vari stranieri venuti nel nostro Paese per ammirare le bellezze universalmente conosciute e non per piacere l'occhio delle nostreestigioni culturali romanesche. Basta scorrere *Le Fig. d'Italia* per trovare l'espressione di questo voto che non abbiamo ripreso e segnalato all'attenzione del pubblico e degli interessati, di tutti coloro cioè che pure dal turismo traggono i propri mezzi.

Ma il Touring non si è limitato a questo. Ha voluto, attraverso un'indagine condotta presso le Associazioni estere concorrenti, conoscere quanto negli altri Paesi è stato fatto riguardo alla pubblicità stradale e alle sue conseguenze.

Per alcuni paesi, pur non essendo leggi o regolamenti restrittivi, il problema non si pone. Un intelligente autocritico basta a frenare gli eccessi. Per altri invece esiste una precisa disciplina. Crediamo di fare cosa utile riportando alcune delle informazioni desunte dalla nostra inchiesta.

**Inghilterra:** La pubblicità commerciale lungo le strade non ha mai superato i giusti limiti. Nel 1947 è entrata in vigore una disposizione di legge in base alla quale la pubblicità sulle grandi strade è controllata, essendo sottoposta all'ap-



Orgie des schlechten Geschma...



Questo campionario di arte pubblicitaria italiana è composto nel territorio del "Tageblatt" di Zurigo. Il titolo dice: "Orgie del cattivo gusto. La pubblicità stradale deturpa il magnifico paesaggio d'Italia".

Ad essere alcuni linee del testo: "I turisti che arrivano in Italia per godere le bellezze paesistiche hanno sempre una grande delusione: ovunque cada il loro sguardo non vedono altro che cartelli pubblicitari di dimensioni gigantesche... La pubblicità deve esistere ai nostri tempi, ma sembra che la quantità di pubblicità italiana non conosca confini. Essi, per loro solito, e giganteschi cartelli di legno e a Venezia stessa ci mandano a vendere i propri prodotti. Con tali usanze si possono moltiplicare dei prodotti ma col tempo si distruggono il turismo, in quanto si sono accorti alcuni del paese nostro vicino e sostanzialmente il Touring Club Italiano che ha iniziato una campagna per porre un termine alla pubblicità stradale eccessiva".

dell'Edizione Nazionale e ai Prefetti, i quali possono con decreti proibire o regolare la pubblicità.

Il 1° agosto 1946 con una Circolare Interministeriale venne richiamato con l'art. 20 relativo alla Regolamentazione generale della pubblicità quanto era stato stabilito nelle leggi 3 luglio 1934 e 12 aprile 1945: la prima si occupa particolarmente della disciplina della pubblicità stradale proibendo la collocazione, su immobili o terreni situati ai margini della strada pubblica,

di pannelli pubblicitari o d'altro genere che con la loro forma, i loro colori, le loro dimensioni potrebbero confondersi con le segnalazioni stradali, la seconda si occupa invece della protezione di paesaggi, monumenti storici, centri e città d'arte, gruppi artistici e pittoreschi, ecc.

**Germania Occidentale:** Eccetto della pubblicità stradale si sono verificati solo dopo la guerra. La pratica si è riservata a eliminare la pubblicità troppo vistosa. L'Amministrazione delle



Questo campionario di arte pubblicitaria italiana è composto nel territorio del "Tageblatt" di Zurigo. Il titolo dice: "Orgie del cattivo gusto. La pubblicità stradale deturpa il magnifico paesaggio d'Italia".



Questo campionario di arte pubblicitaria italiana è composto nel territorio del "Tageblatt" di Zurigo. Il titolo dice: "Orgie del cattivo gusto. La pubblicità stradale deturpa il magnifico paesaggio d'Italia".

Ad essere alcuni linee del testo: "I turisti che arrivano in Italia per godere le bellezze paesistiche hanno sempre una grande delusione: ovunque cada il loro sguardo non vedono altro che cartelli pubblicitari di dimensioni gigantesche... La pubblicità deve esistere ai nostri tempi, ma sembra che la quantità di pubblicità italiana non conosca confini. Essi, per loro solito, e giganteschi cartelli di legno e a Venezia stessa ci mandano a vendere i propri prodotti. Con tali usanze si possono moltiplicare dei prodotti ma col tempo si distruggono il turismo, in quanto si sono accorti alcuni del paese nostro vicino e sostanzialmente il Touring Club Italiano che ha iniziato una campagna per porre un termine alla pubblicità stradale eccessiva".

dell'Edizione Nazionale e ai Prefetti, i quali possono con decreti proibire o regolare la pubblicità.

Il 1° agosto 1946 con una Circolare Interministeriale venne richiamato con l'art. 20 relativo alla Regolamentazione generale della pubblicità quanto era stato stabilito nelle leggi 3 luglio 1934 e 12 aprile 1945: la prima si occupa particolarmente della disciplina della pubblicità stradale proibendo la collocazione, su immobili o terreni situati ai margini della strada pubblica,

di pannelli pubblicitari o d'altro genere che con la loro forma, i loro colori, le loro dimensioni potrebbero confondersi con le segnalazioni stradali, la seconda si occupa invece della protezione di paesaggi, monumenti storici, centri e città d'arte, gruppi artistici e pittoreschi, ecc.

**Germania Occidentale:** Eccetto della pubblicità stradale si sono verificati solo dopo la guerra. La pratica si è riservata a eliminare la pubblicità troppo vistosa. L'Amministrazione delle

5

ring lo condurrà gradualmente ad arricchire il suo iniziale approccio alla città con un'idea di bellezza, inizialmente avversata. Se, infatti, nel ripercorrere la storia delle recenti trasformazioni urbane, egli aveva criticato le «male copie» del modello haussmanniano, che senza sufficiente preparazione andavano affrettatamente «quadrettando» le zone urbane esterne o sezionando brutalmente i vecchi quartieri, aveva contemporaneamente giudicato errore di Sitte il considerare il "problema città" dal solo punto di vista estetico e formale, senza tener conto dei suoi presupposti economici e tecnici, e aveva stigmatizzato gli epigoni approdati a un pittoresco di maniera, in cui si evidenziava lo sforzo di inserire l'accidentale e l'irregolare, per partito preso, e a scapito della logica e della chiarezza dei piani. E la bellezza cui Chiodi approderà non sarà riducibile al solo ordine e alla definizione di una gerarchia tra le parti, ma sarà connessa a una tensione dialogica tra i vari elementi, tra la regolarità e l'irregolarità, e appunto al «calore» presente nei centri storici delle città italiane. Gli stessi che ha imparato a conoscere, e a far conoscere, con la sua attività nel Touring Club, talmente densa e appassionata che in una lettera del 21 marzo 1962 non esiterà a definire l'associazione la sua «creatura prediletta»<sup>23</sup>.

5\_Cesare Chiodi, *Gli eccessi della pubblicità stradale, 1952.*

23. Cfr. <http://www.archimistaweb.polimi.it/creators/11>.

