

Le linee anonime dei trasporti

di **Roberto Calise**

SEGUE DALLA PRIMA

Uno, l'Italia. Due, la bambina. Sei... sorvoliamo. Dieci, i fagioli. No, non è la classica Smorfia. Sono i numeri con cui vengono identificate le linee della metropolitana di Napoli operative o future. Di primo acchito, la sequenza logico-numerica sembra casuale, certamente incompleta. In realtà, è stata codificata nel lontano 1997 con il Piano Comunale dei Trasporti. Infatti, pochi sanno che i numeri mancanti sono assegnati a linee già esistenti: il n. 5 avrebbe dovuto indicare la Circumflegrea, il n. 8 la Cumana, 3 e 4 alcuni rami della Circumvesuviana, e così via. Un tentativo di ordinare il confuso scenario della mobilità partenopea e mettere in relazione le infrastrutture esistenti con quelle da costruire (come la Linea 1, un tempo chiamata «collinare», o la Linea 6). Obiettivo: travalicare le competenze delle singole aziende attraverso una comunicazione coordinata e bigliettazione unica. A quasi trent'anni da quel cruciale Piano, è chiaro che tale numerazione non «vive» nel linguaggio della città. Le linee storiche conservano la propria denominazione, e si fa una gran confusione indicando come metropolitane delle infrastrutture che tali non sono: si pensi alla Linea 2 gestita da FS, che è a tutti gli effetti un passante ferroviario come quelli di Milano e Torino. Si dirà: con i problemi che affliggono i trasporti partenopei, definirli è l'ultimo dei pensieri. Il che è in parte vero, tuttavia è sempre il solito discorso: Napoli affanna in una quotidianità difficilissima, che fa perdere di vista la proiezione sul futuro. Non si può pensare di risolvere le pressanti emergenze di tutti i giorni se non si immagina la città del domani. La pianificazione dei trasporti, e la collegata comunicazione, vanno in questo senso. L'Italia ha ottimi esempi: si pensi alla segnaletica della metropolitana di Milano, pensata da Bob Noorda e Massimo Vignelli nel 1964 e ancora in uso. Lo stesso Vignelli verrà poi ingaggiato a New York, che dal 1972 adotta quanto creato dal designer italiano per marcare bus e metrò. Londra, una delle poche città con linee storicamente identificate non da numeri ma da nomi, oggi vuole dare una denominazione ad ognuno dei sei rami della rete Overground.

continua a pagina 4

I benefici? Secondo *Transport for London* (TfL), l'agenzia che governa la mobilità nella capitale inglese, semplificare l'orientamento dei passeggeri e aumentarne la fiducia, con informazioni più chiare in caso di disservizi – tema alquanto frequente a Napoli.

Difatti, la poca chiarezza comunicativa nasconde spesso una confusione decisionale: le linee partenopee hanno gestori diversi che rispondono ad altrettante istituzioni. Manca un centro unico di coordinamento sul modello di TfL, e ciò lo si nota anche nelle livree dei mezzi. L'ultimo arrivato, il nuovo treno della metropolitana Eav Piscinola-Aversa, è nero con bande gialle e arancioni. Peccato che i suoi predecessori fossero bianchi con bande azzurre. Oppure, i recenti treni in grigio della Linea 1, così diverso dal giallo dei vecchi. Conti alla mano fra bus, metrò, filobus e tram, a Napoli e provincia vi sono circa 25 livree diverse per fare gli stessi servizi. Un profluvio di mezzi senza una chiara identità, che confondono la cittadinanza: treni anonimi che paradossalmente sostano in stazione d'arte (*copyright* di Aldo Capasso, storico architetto partenopeo).

Con la crescente presenza turistica, serve rendere immediatamente comprensibile un sistema della mobilità ormai utilizzato anche da tanti forestieri attraverso una comunicazione coordinata sia fisica (nelle stazioni e nelle livree) che online,

con un unico sito/app che sostituisca i numerosi attualmente presenti. Aiuterebbe poi chiamare le cose con il loro nome, identificando le metropolitane realmente tali con una progressione numerica: l'attuale Linea 1, assegnare magari il n. 2 al metrò Eav (che condivide parte dei binari della n. 1), e mutare la futura Linea 6 nella n. 3. L'occasione può venire dagli imminenti lavori di riqualificazione dell'odierna Linea 2: si ripenseranno tante stazioni, perché non associarvi una nuova visione che classifichi tutte le ferrovie suburbane di Fs e Eav seguendo gli esempi di Torino e Milano, che a loro volta si ispirano alle tedesche *S-Bahn*? Oppure rivoluzionare tutto, con un nome per ogni infrastruttura sul modello londinese: del resto, Cumana, Circum e altri sono termini storici nella città per antonomasia dei *mille culture*. Dove serve però ripensare il linguaggio dei trasporti, per renderli più vicini e accessibili ai cittadini.

© RIPRODUZIONE RISERVATA