

## Metropolitane tra città e grafica, lo spazio delle mappe

A 150 anni dai primi treni sotterranei, un libro racconta storia e attualità di queste infrastrutture. Una riflessione dell'autore sul rapporto tra urbanistica e rappresentazione

Reece Martin, esperto canadese di trasporto pubblico, [ha criticato più volte le mappe](#) che fantasticano sull'**espansione futura delle linee metropolitane** perché concepiscono dei progetti che si potrebbero realizzare solo *"in un universo alternativo"* trascurando fattibilità, utilità, costi e altre questioni pratiche. Una critica che, snobbando l'estro artistico-grafico a favore di una concezione rigorosa del tema, ignora comunque un aspetto: una funzione indiretta delle mappe reali delle reti metropolitane pare quella di favorire la rappresentazione mentale dello spazio urbano, quindi, più che altro, le "fantasy map" possono disorientare la nostra mente.

### Orientarsi nel labirinto

Non è semplice dare una forma ordinata all'immagine che il nostro cervello delinea delle aree cittadine, specialmente quando irregolari, ma fare riferimento alla mappa della rete metropolitana può aiutare. **Il disegno essenziale e schematico** porta a distinguere lo spazio

rappresentato molto più chiaramente rispetto a una classica carta topografica. Grazie ai nomi delle fermate, inoltre, identifichiamo i quartieri o dei punti interni a essi, dunque se in superficie capita di smarrirci, quando incrociamo i cartelli indicanti una stazione della metropolitana possiamo fare subito ordine mentale e orientarci.

Per assurdo le mappe che rappresentano i tunnel sotterranei dove circolano i treni veloci danno **una visione quasi aerea della città**, perché ci sembra di dominarla nel suo insieme. Un discorso ovviamente valido per le grandi città con una rete metropolitana che copre gran parte della loro estensione territoriale, come Parigi, New York o Londra, ad esempio, ma non per altre con una copertura ridotta, come Roma. Nella [sequenza iniziale del film "I guerrieri della notte"](#), **ambientato a New York**, si vedono dei giovani con strambe divise entrare in diverse stazioni della metropolitana. Il regista si sofferma sui personaggi mentre passano i tornelli per poi entrare nelle carrozze, e mentre i treni iniziano a sfrecciare nei tunnel, in sovrimpressioni scorrono i titoli di testa. A un certo punto un membro dei "guerrieri" si alza per osservare la mappa della rete metropolitana affissa sulla parete interna del treno.

È così che indica **Coney Island**, la loro zona situata all'estremo sud, ma subito dopo inizia a scorrere il dito verso nord seguendo il disegno. Qui la macchina da presa, dopo un paio di stacchi, stringe e scorre sulla mappa mostrandone i dettagli, passa oltre la scritta Manhattan impressa sulla carta e, dopo altre immagini dei protagonisti, arriva su un'altra indicazione, The Bronx, distretto a cui sono diretti per un raduno delle street gang. Poche inquadrature per rendere l'idea di un lungo tragitto che, mostrando solo **i treni in movimento**, sarebbe rimasto indefinito. Lo stesso pubblico che non conosce New York può prendere confidenza con il luogo delle vicende grazie a queste immagini che ridimensionano notevolmente le distanze reali, rendendo concreta una rappresentazione mentale di uno spazio immenso.

### **Ordine e disordine**

Nella quotidianità, queste stesse **mappe del metrò facilitano in particolare gli spostamenti dei minorenni** nel primo periodo di autonomia. Rispetto alla maggioranza dei bus o dei tram non ci si può sbagliare: in qualsiasi rete metropolitana del mondo all'interno dei treni la mappa è ben esposta in più punti, inoltre il nome della stazione è indicato chiaramente sulla banchina, annunciato più volte prima della fermata e collegabile in maniera molto semplice a quanto sta in superficie, senza che lo sguardo sia distratto da quello che si vede

all'esterno. Usando la metropolitana, insomma, se si ha una meta chiara, anche senza avere esperienza di spostamenti autonomi, difficilmente ci si confonde. In questi casi, però, c'è una variabile non irrilevante che l'adolescente protagonista del romanzo "Il giovane Holden" aiuta a introdurre. **Chi è cresciuto in un piccolo centro può avere difficoltà di orientamento nella stessa metropolitana**, specialmente quando il percorso da fare prevede dei cambi nelle stazioni in cui i treni con direzioni diverse si incrociano.

In trasferta da una cittadina della Pennsylvania a New York con la squadra di scherma, il sedicenne racconta di aver *"lasciato fioretti, equipaggiamento e tutto su quella metropolitana della malora"* perché doveva continuare ad alzarsi per guardare la mappa se no non sapeva dove scendere: *"Abbiamo sbagliato metropolitana. Dovevo alzarmi tutti momenti per guardare quella dannata carta sulla parete"*, dice al suo vicino di stanza del college. Anche in questo caso **la mappa resta il punto di riferimento principale** per orientarsi ma se si è abituati a padroneggiare poche strade, quello schema può risultare di difficile fruizione fino a spiazzare. Ma va aggiunto un dettaglio: "Il giovane Holden" è diventato un romanzo vero e proprio nel 1951, mentre prima, tra il 1945 e il 1946, era stato pubblicato in parte e a puntate, concepito, quindi, a secondo conflitto mondiale ancora in corso. In quel periodo, in cui lo stato d'animo dominante non era affatto sereno, aveva preso piede nei frequentatissimi cinema il filone noir, le cui vicende erano spesso ambientate in grandi città mostrate sul grande schermo come delle **vere e proprie giungle urbane** che, dietro ogni angolo, nascondevano delle insidie, soprattutto per i provinciali, meno abituati a un'organizzazione labirintica e opprimente dello spazio aperto.

Si parla di atmosfere differenti rispetto **al romanzo di J. D. Salinger**, ma da quegli anni **in particolare i labirinti urbani iniziano a essere descritti come sempre più pericolosi**, con i treni sotterranei veloci, simbolo distintivo delle metropoli, parte integrante del "pacchetto". Pochi anni dopo, nel 1959, questo sentimento assumeva - in parte - un altro umore nel romanzo "Zazie nel metrò", trasposto sul grande schermo nel 1960. La storia vede la piccola Zazie, arrivata dalla campagna francese a Parigi bramosa di scoprire la metropolitana, incappare suo malgrado in uno sciopero del trasporto pubblico. Questo artificio narrativo serve a raccontare il caos urbano, perché Zazie, nel suo tentativo solitario e ostinato di conoscere la metropolitana, inizia a vagare per la città vivendo **un'insidiosa odissea in superficie** che, in caso di funzionamento dei treni sotterranei, senza dubbio sarebbe stata lineare e più protetta. La chiusura della metropolitana, insomma, rappresenta anche l'impossibilità di sottrarsi

all'incontenibile e sconfinato disordine di un grande centro abitato.

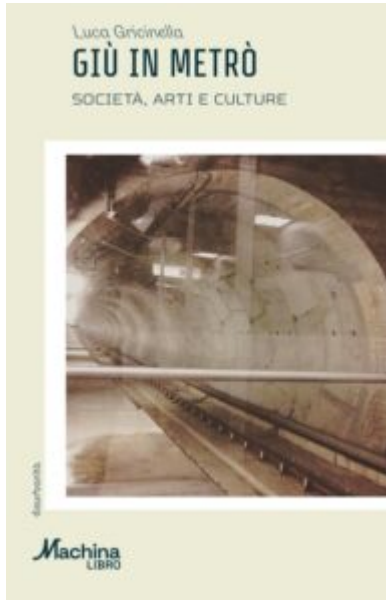
### **Codici, linguaggio grafico e nuovi media**

Le variabili che possono compromettere la tesi di partenza ci sono, come la disabitudine - innescata dai navigatori satellitari e poi dagli smartphone - a essere **attivi di fronte a una mappa con cui non interagiamo**. Ma per lo più le mappe che raffigurano le reti metropolitane risultano comunque un'ottima semplificazione del "caos" urbanistico. Il merito principale va a **Harry Beck**, ingegnere e disegnatore inglese che ha fatto scuola creando un diagramma minimalista per raffigurare la mappa della rete **metropolitana di Londra**, la più vecchia del mondo: **ogni città ha preso ispirazione dal suo disegno lanciato nel 1933** in cui le distanze reali sono state messe in secondo piano per dare priorità a una comprensibilità immediata. **Così è nato un linguaggio grafico universale** capace di dare confidenza a chi viaggia in città lontane, anche quando molto estese e con una pianta irregolare. Bisognerebbe approfittare di quelle aziende dei trasporti locali che distribuiscono gratuitamente queste mappe in miniatura per averne sempre una con sé, anche quando si vaga in superficie, perché potrebbero diventare complementari a quelle digitali che abbiamo negli smartphone: il colpo d'occhio con cui, grazie alle prime, dominiamo tutta la città, rende decisamente più chiari gli spostamenti guidati dai dettagli minuziosi forniti dalle seconde.

Muoversi **nei meandri di un grande spazio urbano** senza averne in mente una veduta di insieme chiara ma limitandosi ad "afferrare" solo quanto dista pochi metri dalla propria posizione rende lo spostamento meno consapevole, quasi del tutto passivo. Considerando il perfezionamento della tecnologia e della segnaletica, oggi sembra difficile perdersi completamente in una città, ma si possono verificare ancora delle condizioni che portano a non orientarsi - magari a causa della batteria scarica dello smartphone. Pure in questi casi una mappa in miniatura della rete metropolitana può risultare utile, anche perché può aiutarci a sviluppare un intuito orientativo.

*Immagine di copertina: metropolitana di Milano, 2026*

Per Approfondire



Il metrò ha superato i 150 anni di età ma continua a essere un mezzo di trasporto pubblico all'avanguardia, veloce, capiente e semplice da sfruttare. Il libro "Giù in metrò" ([di Luca Gricinella, DeriveApprodi, 2025, 152 pagine, 14 €](#)) ne descrive alcune caratteristiche primarie, concentrandosi soprattutto sulle arti e sulle culture che hanno preso ispirazione dai treni sotterranei veloci e trovato un ambiente congeniale per esprimersi al loro interno o negli spazi che li circondano. Dalla quotidianità dei passeggeri medi (un microcosmo sociale interclassista) si passa alle esperienze di scrittori, registi, musicisti, fotografi, stilisti, writer, skater, rapper, poeti, danzatori, mimi, pittori, illustratori fino agli odierni influencer. Federico Fellini, Anna Magnani, Stanley Kubrick, Martin Scorsese, Chantal Akerman, Mark Rothko, Keith Haring, Jean-Michel Basquiat, Raymond Queneau, Jonathan Lethem, Manu Chao, i Ramones, i Beastie Boys e tanti altri esponenti del mondo artistico e culturale hanno avuto a che fare con il metrò e con il suo immaginario.

## **About Author**

### **Luca Gricinella**

È un giornalista specializzato in musica, cinema e racconti urbani. È cresciuto a Milano dove, dopo aver soggiornato a Parigi, Barcellona e Livorno, è tornato a vivere nel 2009. Autore di saggi per editori indipendenti, tiene incontri e lezioni in contesti accademici e culturali, e cura [un blog su Substack](#) in cui parla di periferie prendendo spunto dalla realtà del quartiere in cui vive, San Siro.

[See author's posts](#)

[+ Condividi](#)