

SU UN'APPARENTE INCONGRUENZA NELL'ITALIANO PARLATO A MILANO *

Le linee tranviarie e automobilistiche della città di Milano sono tutte contrassegnate da un numero, inferiore al 40 per i tram, superiore per gli autobus e i filobus. Ma mentre per le linee tranviarie il « genere » del numero è maschile (p. es.: « il 4 », « il 15 », « il 33 », ecc.), tale genere per quanto riguarda autobus e filobus è femminile (« la 60 », « la 96 », ecc.). È evidente che dietro a questo comportamento deve vedersi il fatto che i numeri sottintendono qualcosa ora di genere maschile, ora femminile. I numeri, infatti, in matematica sono di genere maschile (« il 37 è un numero primo »; « il 3 nel 15 ci sta 5 volte »¹, ecc.) e ciò risale proprio alla soppressione del termine « numero », per cui « il tre » vale: « il numero tre », ecc.

Per i numeri autofilotranviari femminili va senz'altro scartata l'ipotesi della soppressione di « linea », perché non si vede per quale motivo « la linea 50 » porterebbe all'espressione « la 50 » e ciò non varrebbe invece per « il 19 » o « il 21 ».

Per i filobus scarterei l'ipotesi che il termine sottinteso sia « circonvallazione », benché le due linee di filobus più usate (« la 90-91 » e « la 96-97 »²) percorrano la circonvallazione più esterna e quella più interna, perché anche « il 29-30 » (tram) è noto come « la circonvallazione » ed appare di genere maschile. Più plausibile invece che, almeno per i filobus, il genere femminile risalga al termine « filovia » sottinteso. Questo termine è infatti usato più frequentemente di « filobus », probabilmente a causa dello scarso numero di linee filoviarie a Milano, il che rende « filovia » molto più concreto in quanto facilmente specificabile a seconda della zona cui si fa riferimento. Al contrario, il numero enormemente più elevato di linee di tram e di autobus fa sì che per tali mezzi le espressioni generiche

*) Presentato dalla prof. Maria Modena Mayer.

¹) Le frasi portate ad esempio si riferiscono all'italiano parlato, per cui ho preferito mantenere espressioni come questa, solecistica nella lingua scritta ma prevalente nell'uso corrente.

²) Su quest'ultima linea dal 5 marzo 1979 circolano solo autobus, il che non impedisce ai suoi utenti di continuare imperturbati a chiamarla « la filovia », segno di come gli usi linguistici non abbiano fretta di adeguarsi ai cambiamenti dell'azienda tranviaria.

« tranvia » o « autolinea » non vengano praticamente usate nel parlare corrente.

Resta l'opposizione tram-autobus. È vero che i vecchi milanesi ricordano ancora oggi l'espressione « corriera » per « autobus », ma trattandosi di un uso molto ristretto è difficile pensare che a ciò sia dovuta la generale diffusione del genere femminile per i numeri dell'autobus.

La soluzione è abbastanza semplice: fino a pochi anni fa quasi tutte le linee di autobus venivano indicate non mediante numeri, ma mediante lettere dell'alfabeto, cui solo a partire dal 1969 sono stati progressivamente sostituiti numeri, per adeguarle al complesso dei trasporti pubblici milanesi, in cui già tram, filobus e qualche autobus venivano indicati con numeri. Il parlante si limitò a sostituire le lettere (di genere femminile: « la *t* è un'occlusiva ») con numeri, mantenendo intatta la precedente struttura della frase, per cui « ho preso la E » si è trasformata in « ho preso la 54 », e così via.

È interessante notare che, mentre nel caso delle lettere e dei numeri il genere risale a qualcosa di sottinteso ma reale, nel caso degli autobus milanesi il genere risale a qualcosa che non esiste più. Si è dunque creato un uso completamente disciolto da realtà linguistiche sottintese e che solo in sé trova ragione di essere³.

È oggi difficile immaginare l'evoluzione di un sistema così contraddittorio e consacrato solo dall'uso. Certo è prevedibile che si manifesti una ricerca di simmetria nel senso logico di attribuire a tutti i mezzi un genere maschile. Nuove linee di autobus nascono col nome maschile⁴; le filovie di numero principiante per 8, come « l'84 », presentano già adesso qualche oscillazione di genere dovuta al fatto che l'elisione dell'articolo non consente più di distinguere il genere.

Va tuttavia notato che il genere femminile è applicato anche alle linee di autobus di numero inferiore al 50, che non derivano da linee indicate con lettere ed erano quelle poche già indicate con un numero. Dal momento che allora non me ne servivo quasi mai, ignoro né ho modo di ac-

³) Inconsciamente nel parlante permane tuttora la ricerca di qualche aggancio con una realtà sottintesa ma accessibile. Ho potuto infatti constatare, interrogando diverse persone inserite nella realtà linguistica di Milano, una diffusa tendenza ad ascrivere il genere femminile di linee quali « la 60 » o « la 54 » ad una omissione del termine « filovia ». Posti di fronte al fatto che queste sono linee di autobus, gli interrogati tentano dapprima, contro la realtà dei fatti, di sostenere che, come sulla 96-97 ormai circolano solo autobus, così anche la 60 e la 54 sarebbero originarie linee filoviarie. In seconda istanza, riconosciuto l'errore, tendono comunque a giustificare il genere femminile con un'estensione analogica agli autobus della situazione dei filobus, pur senza riuscire a spiegarne il perché. Mi sembra evidente in ciò il tentativo paretimologico di dare una spiegazione ad un fenomeno sentito come anomalo perché ormai « opaco » rifacendosi all'unica motivazione « trasparente » valida per linee « femminili », il che è appunto il caso della filovia.

⁴) Cfr. « Corriere della Sera » del 13.10.1979, p. 16. Trattandosi di italiano scritto il caso è però dubbio. Si veda infatti anche il « Corriere della Sera » del 19.11.1979, p. 13, con evidente normalizzazione.

certare se il fatto fosse già presente all'epoca del cambio di denominazione (vuoi per influsso del termine « corriera », vuoi — più verosimilmente — per una sorta di regolarizzazione nei confronti delle altre linee di autobus, femminili perché denominate con lettere) oppure se esso si sia verificato posteriormente e in conseguenza del sorgere di linee di autobus numerate eppure « femminili ». Ciò non ha comunque rilevanza: quel che importa è rilevare il dato di fatto che oggi ci si trova di fronte ad una bipartizione ben precisa tram (maschili) - autobus e filobus (femminili), apparentemente in grado di mantenersi indefinitamente.

Personalmente ho avuto modo di incontrare ben poche eccezioni del tipo « il 50 », « il 61 », ecc., tutte da parte di persone che erano da poco a Milano o affatto forestiere. A queste persone infatti manca sia la coscienza degli eventi precedenti all'attuale denominazione delle linee, sia soprattutto l'inserimento nel sistema di convenzioni linguistiche proprio dell'area di Milano, e per questo la tendenza immediata è quella di regolarizzare sottintendendo « numero » ad ogni linea⁵. Tuttavia la forza dell'uso è tale che queste eccezioni sono veramente molto rare e ritengo perciò evidente che siano ascrivibili solo a persone assolutamente estranee alla vita milanese, mentre anche gran parte delle persone immigrate dopo il cambiamento di denominazione delle linee di autobus si sono già conformate all'uso milanese e attendono pazientemente « la 54 » e « la 68 ».

VERMONDO BRUGNATELLI

⁵) In realtà gli allogeni faranno riferimento al sistema in uso nella loro città, che potrà coincidere con un'ideale corrispondenza linea-numero-genere maschile, ma potrà ovviamente presentare aspetti divergenti a seconda degli sviluppi particolari dei diversi sistemi di trasporto urbani. Giova a questo punto rilevare come l'ambito dei trasporti urbani possa rappresentare un'isola di particolarismi linguistici, essendo quasi totalmente sottratto ad azioni livellanti su scala nazionale per via delle aree geograficamente ristrette e tra loro non comunicanti in cui è frazionato.