

Marcella Croce
insegna lingua
italiana presso
l'Università
Ritsumeykan di Kyoto
(Giappone) per conto
del Ministero Affari
Esteri

Giappone, paradiso di treni e biciclette

Le biciclette hanno la precedenza su qualunque veicolo, e vengono usate come regolare mezzo di trasporto da milioni di persone. Gli automobilisti sembrano non avere mai premura, piantano i freni a 50 metri di distanza e attendono pazientemente che anche l'ultimo passante, insieme a tutte le biciclette, abbia abbandonato le strisce pedonali.

Sembra solo un'utopia, ma può essere anche realtà. Il pensiero corre ai tanti amici appassionati sostenitori della bici che combattono imperterriti la loro quotidiana battaglia nelle trincee delle strade palermitane, ammirevoli nel patetico coraggio di una scelta ardentissima. Mi sembra di averli ancora davanti agli occhi, mentre si arrabattano fra disperati volteggi in mezzo allo sfrecciare incessante di auto e autobus in perenne corsa. Vorrei invitarli tutti a Kyoto, qui basta attendere il cambio del semaforo, puntualmente indicato anche ai non vedenti da un cinguettio computerizzato. Il verde è veramente verde e dà una certezza matematica che non si finirà fra le ruote di moto, auto, tir o altro prepotente mezzo motorizzato. Nel pianeta di nome Giappone le piste ciclabili corrono su tutti i marciapiedi, i gradini sono bassissimi proprio per facilitare il transito delle bici, basta un lieve tintinnare del campanello e anche i pedoni si scostano premurosi.

Sicuramente questo non è più quel mondo da favola che incantò i primi occidentali che vi misero piede dopo il 1868 quando, dopo oltre due secoli di completa separazione, terminata l'era Edo (antico nome di Tokyo), detta anche Tokugawa (nome degli shogun al potere), l'arcipelago divenne nuovamente raggiungibile dal resto del mondo. Le statistiche dicono che purtroppo oggi il Giappone 'vanta' una delle percentuali di suicidi più alte del mondo, e che la criminalità è anche qui in continuo aumento (anche se per fortuna ancora molto lontana dagli 'invidiabili' primati occidentali).

I sogni di un oriente incantato cozzano contro la realtà delle maggiori città giapponesi, squarciate da secoli di innumerevoli terremoti e



incendi, tutte lanciate, dalla seconda guerra mondiale in poi, in una precipitosa ricostruzione che ha cancellato in un colpo solo milioni di case tradizionali. Il centro commerciale della mitica Kyoto, pur miracolosamente risparmiato dal conflitto, non fa eccezione alla regola, ormai ridotto anch'esso al consueto e squallido accatastarsi di brutture. Ma se, inforcata la bici, ci addentriamo appena nelle stradine meno frequentate, possiamo ancora scoprire l'ineffabile leggiadria di centinaia di vere e proprie case di bambole, tutte interamente costruite in legno, 'senza l'uso di chiodi', come non mancano di far notare le guide turistiche, miracoloso incastro fra pavimenti di tatami (cioè stuoie di erbe palustri), porte scorrevoli, e finestre di carta bianca... Occorre solo scrostare la facciata di una rapida quanto superficiale e mal digerita occidentalizzazione, che, come ha acutamente osservato Fosco Maraini, non è affatto sinonimo di modernizzazione.

Se le gambe ci fanno ancora un discreto servizio, e se ci dirigiamo poi verso le verdissime colline che circondano la città in ogni direzione, ci lasceremo alle spalle ogni globalizzazione e penetreremo nei meandri degli innumerevoli templi dello spirito (a Kyoto, incuneati fra i boschi, ce ne sono più di 2000) dove scintoismo e buddismo vivono fianco a fianco in pacifico connubio da millenni e dove tutto induce alla più squisita meditazione Zen.

Tornando in groppa alla nostra bicicletta, la vista più rassicurante rimane quella degli operai appositamente preposti a bloccare i lavori in corso per indicare, tra innumerevoli sorrisi e aggraziati inchini, la via da seguire a passanti e ciclisti. Tutti in Giappone usano la bicicletta, dalle casalinghe con figli che vanno a fare la spesa ai salarymen, gli uomini-salario in carriera diretti al loro ufficio in



Treno shinkansen,
foto di Yumi Tokuhiro

impeccabile giacca e cravatta. E la cosa più sconvolgente è che il nostro prezioso veicolo, nelle soste del suo servizio, lo potremo lasciare ovunque, protetto da una misera chiavetta giocattolo che, volendo, persino un bambino sarebbe in grado di rompere con facilità. Tutti sanno che nessuno verrà, come accade in Italia, a rubare selino, ruote, e altre parti asportabili per lasciare attaccato a un albero un patetico moncherino, triste reliquia della nostra amata ex-bicicletta.

Per il palermitano non ci devono essere limiti al suo supposto diritto a usare e parcheggiare la macchina in ogni dove. Ben lo sanno i governanti che, per la propria sopravvivenza, sanno di non potere oltrepassare il solco di tale sacro *limes*. Nella logica incalzante del solito *do ut des*, poco importa che chiudere al traffico una strada per alcune ore serva solo a rendere più intasate, e quindi più inquinate, tutte le altre.

In Giappone, per poter comprare una macchina bisogna dimostrare di avere un garage dove tenerla. Pochissime delle persone che conosco (e certamente nessuno studente) ne possiede una. Anche i fortunati possessori non sembrano essere legati al proprio veicolo 24 ore su 24, e non esitano a lasciarlo inutilizzato ogni qual volta sanno di rischiare di non potere parcheggiare con facilità. Preferiscono piuttosto affidarsi alla propria bicicletta o alla leggendaria efficienza dei mezzi di trasporto pubblico. Come è noto, in Giappone i treni sono talmente puntuali da poterci aggiustare l'orologio: quelli ad alta velocità (i mitici shinkansen, come quello nella foto della mia dolcissima alunna Yumi Tokuhiro) spaccano letteralmente il secondo e su ogni piattaforma è segnalato chiaramente il punto esatto in cui si apriranno le porte di ogni carrozza, così che i passeggeri possano trovare subito il proprio posto a sedere.

Tale è la dipendenza fisica e psicologica dal

treno che in tutte le città giapponesi le case acquistano di valore se sono vicine ad almeno una delle numerose stazioni ferroviarie. La quantità di gente che si sposta di continuo da una città all'altra è stupefacente, ho calcolato che almeno un terzo dei miei studenti abita in altre città e deve fare quotidianamente un viaggio di un paio d'ore per frequentare l'università. Le distanze non scoraggiano i giapponesi, che non sembrano per questo rinunciare a nessuna delle loro attività. Le ragazze, prive di cavalier serventi che le riaccompagnino a casa alla fine di una serata, imparano a cavarsela e vanno in giro da sole la sera. E' una società che ha il culto della gentilezza, ma che è priva di tutte quelle galanterie che hanno per secoli abbagliato le donne facendole piacevolmente sentire regine anche quando erano schiave.

Un paradiso dunque? Non direi: verso le 21,30, costi quel che costi, scatta il "coprifuoco giapponese" e, a meno che non si sia vicini a una stazione ferroviaria dove i treni funzionano fino a mezzanotte, bisogna stare ben attenti a riuscire a prendere l'ultimo autobus, che passa verso le 22. Unica alternativa sono taxi lucidi e scintillanti, guidati da elegantissimi autisti in guanti bianchi, ma che rimangono pur tuttavia i più cari del mondo. Il rovescio della medaglia in una società così altamente organizzata è il costo che si paga in termini di isolamento, e di limitazione della libertà personale. Forse un assaggio di ciò che probabilmente succederà a noi tutti nei tempi, forse non più tanto lontani, di una reale crisi energetica. Sarebbe necessario trovare al più presto una via di mezzo tra due eccessi anche fisicamente così lontani fra loro (*in medio stat virtus*, dicevano i beniamati latini) altrimenti, chissà, ci toccherà di dover rimpiangere gli ingorghi palermitani.