NOTIZIARIO SINDACALE

FAST CONFSAL

www.lavocetrasportiediritti.it

www.sindacatofast.it

mobilita.sindacatofast.it

11 Luglio 2022

SPECIALE TRENO N. 5

SCARTAMENTO RIDOTTO

Prima parte: Sferragliando verso il sol Levante

Come promesso in conclusione dello scorso appuntamento, tra sbuffi di fumo e vapore e nuvolette e spazi bianchi, oggi correremo a tutto vapore - come si legge anche nel titolo! - sferragliando verso il Sol Levante, sulle mitiche ferrovie nipponiche! Fin dal primo impatto, possiamo notare immediatamente alcune differenze tecniche e, soprattutto, culturali che possono trarci in inganno e farci pensare che esse siano incolmabili, ma rallentando pian piano la nostra corsa fino a fermarci per rimirare meglio tutte le peculiarità di quel mondo, scopriamo che invece esso si può incastrare alla perfezione col nostro, lasciandoci a bocca aperta mentre lo osserviamo dal nostro finestrino - finalmente - nella sua completezza, letteralmente rapiti da esso. Un esempio su tutti: l'enorme divario che c'è proprio tra la concezione e la percezione del viaggio in treno di un ipotetico passeggero orientale da quelle di uno occidentale. Nel mondo occidentale il trasporto ferroviario è concepito per incentivare la produttività, accorciando i tempi per spostarsi da un luogo all'altro; è proiettato verso l'efficienza, ma volta esclusivamente al fine ultimo dell'aumento di profitti, per l'azienda ferroviaria stessa che offre il servizio e, indirettamente, per le aziende i cui dipendenti ogni giorno prendono il treno per andare a lavorare. Meno tempi morti, uguale più produttività, uguale più profitti. Una tipologia di viaggio, quindi, intesa esclusivamente come modo per arrivare il prima possibile alla propria meta e senza distrazioni. Nel mondo orientale invece le cose sono molto diverse: il fine ultimo di chi offre un servizio di trasporto è il comfort per il passeggero; rendere il più possibile piacevole un viaggio è il concetto alla base della filosofia commerciale delle Ferrovie giapponesi, poiché lì non si viaggia solo per arrivare, ma bensì per andare, e questo implica che il viaggio deve avere determinate caratteristiche tecniche, formali ed estetiche tali da renderlo in ogni occasione un'esperienza bella e appagante. Due modi di vivere il viaggio che evidentemente cozzano inesorabilmente con gli stili di vita reciproci di questi due mondi, che sono in egual misura diametralmente opposti, ma stavolta a parti invertite. In Giappone il treno è di fatto parte integrante della vita di qualsiasi abitante o visitatore. Esiste una cultura del treno assai differente dalla nostra e i collegamenti ferroviari stessi sono molto più capillari.

Essi coprono, infatti, ogni tipo di necessità logistica e tutti i servizi sono curati fin nel minimo dettaglio, dalle piccole linee di montagna a quelle ad alta velocità che collegano le grandi città. Il loro scopo non è solo quello di trasportare, ma anche di "rallegrare" i passeggeri, sia quelli che stanno a bordo dei treni, sia quelli che aspettano nelle stazioni. I giapponesi sono orgogliosi dei loro treni e li amano come in nessun altro paese. Moltissimi fanno foto e video ai treni, dai bambini di pochi anni agli anziani, passando per le mamme, le nonne, gli studenti e le studentesse. I *railfan* - così vengono definiti - oltre a fare foto e video ai convogli in corsa o in arrivo nelle stazioni, sovente comprano anche gadget come modellini, video, riviste, libri, Manga e videogiochi legati al mondo ferroviario. La componente femminile, poi, tra gli appassionati è notevole: ci sono studentesse che utilizzano il cellulare per fare foto quando sono in stazione e mamme che con i figli corrono come forsennate tra una banchina e l'altra per mostrargli i vari tipi di treni in arrivo! Anche tra gli anziani si possono contare molti nonni che si piazzano dietro al vetro anteriore della cabina di guida (in Giappone tutti i treni permettono di vedere il macchinista e la linea ferroviaria, basta salire sul primo vagone) stando per ore a mostrare le diverse linee ai nipotini e descrivendogli tutto quello che vedono fin nei più piccoli particolari. Già grazie a questi primi elementi possiamo quindi riuscire comprendere il grande amore giapponese per i treni e cominciare ad associarlo a quello parimenti grande che essi hanno per i Manga, i tradizionali fumetti orientali.

Una doppia passione, questa, che ha portato ad applicare sui treni delle decorazioni tratte direttamente dalle pagine dei Manga più di successo, per rendere ai passeggeri ancora più piacevole il viaggio a bordo del loro mezzo di trasporto preferito (in Italia, al massimo, possiamo vedere treni con murales amatoriali sulle fiancate, realizzati illegalmente e spesso di dubbio gusto, mentre purtroppo solo in pochissime stazioni è stata autorizzata la realizzazione di murales degni di nota). Il Giappone è sempre stato considerato un paese all'avanguardia in svariati campi e uno tra questi è proprio il sistema ferroviario, con una rete di binari che si snoda per 27.268 km su una superficie complessiva di 377.975 km² (in Italia abbiamo 16.782 km di strada ferrata per 302.068 km² di superficie totale). Su tutto il territorio esistono oltre 200 aziende ferroviarie private e circa una decina di operatori pubblici che lavorano in alcune grandi città, ognuna di esse è proprietaria e gestore sia dell'infrastruttura nella propria area di appartenenza, sia dei convogli e dei servizi che vi operano sopra. Quelle che un tempo erano le Ferrovie Nazionali sono state privatizzate nel 1987 e al loro posto è nata la Japan Railways (più semplicemente nota come Gruppo JR), formata da sette compagnie regionali che di fatto oggi possiedono e gestiscono la quasi totalità dei servizi ferroviari del paese. Esse hanno in comune la denominazione JR (Japan Railways), a cui viene aggiunta una dicitura che ne identifica la specifica area di appartenenza. Altre aziende private come l'Odakyu, la Tokyu o la Keio collegano invece Tokyo alle zone più periferiche, mentre nella zona del Kansai i treni di Hankyu, Hanshin e Keihan collegano le tre maggiori città della regione: Kyoto, Osaka e Kobe. A differenza delle reti ferroviarie che siamo abituati a frequentare da noi, in Giappone grazie a tutte queste compagnie private ci sono anche più

linee e più stazioni ferroviarie: ogni compagnia, infatti, essendo proprietaria anche dei binari e delle stazioni - oltre che dei convogli - sui quali opera, proprio per favorire i concetti di comfort e di fruibilità per tutti i propri clienti non ha alcun interesse a tagliare tratte o a eliminare stazioni, ma anzi si sforza di mantenerle sempre tutte in perfetta efficienza. In Giappone ci sono diverse tipologie di

treni, che vengono suddivisi in base al numero di fermate che fanno. Un treno che ferma in tutte le stazioni viene chiamato futsū (普通), ed è simile al nostro treno locale; mentre i treni giapponesi più veloci, che saltano alcune fermate, sono chiamati kaisoku (快速, rapido) o kyūko (急行, espresso), a cui per accedervi può esserci bisogno di pagare un sovrapprezzo, o infine il famoso Shinkansen (新幹線), simile alle nostre Frecce. La varietà di tipologie dei loro materiali rotabili e delle linee non ha termini di paragone nel mondo occidentale, nemmeno se si considerano nazioni avanzate nel settore ferroviario come Germania, Francia o Svizzera. Su ogni linea viaggiano treni di tipo diverso e con una livrea distintiva specifica. La maggior parte di essi sono elettrotreni (le locomotive sono usate praticamente solo per i treni merci), ma ci sono anche molte linee secondarie non elettrificate che utilizzano treni diesel. Per un appassionato straniero il Giappone è una sorta di paradiso in terra! A Tokyo in certi punti la ferrovia comprende fasci di dieci o più binari, con treni che viaggiano parallelamente tutti nella stessa direzione, quasi come se stessero disputando una gara a chi arriva prima! Se un operatore privato non ha abbastanza passeggeri e va finanziariamente in rosso può fallire, in tal caso anche le linee su cui esso opera vengono chiuse, in quanto parte integrante dell'Impresa. Lo stato in questi casi non interviene in alcun modo e solo in rare eccezioni la comunità locale può decidere di finanziare il mantenimento del servizio. Proprio per questo molte ferrovie locali, per evitare di perdere clientela e quindi introiti, s'inventano le cose più disparate pur di attirare passeggeri sui loro treni: gatti come capostazione, ristoranti di vario genere sul treno… addirittura dei treni con le terme al loro interno! Inoltre una curiosità: i sedili sui treni sono rivolti sempre e solo nel senso di marcia del treno e sono progettati e costruiti in modo che ad ogni capolinea gli schienali si possano spostare e ruotare di 180°, anche sui treni Shinkansen, dove vi è un apposito pedale per far girare su sé stessi tutti i sedili.

La storia della ferrovia e del treno in Oriente ha inizio con l'avvento della tecnologia proveniente dal Regno Unito e legata alla celeberrima Locomotion n.1 del 1825, che giunse sottoforma di modello in scala ridotta di macchina a vapore in Giappone solo alla fine dello shogunato Tokugawa (lo shogunato è il "regno" dello shogun, un capo militare-feudale cui era delegato il governo del paese; esso si occupava della gestione politica mentre l'imperatore, quale discendente degli dei, s'interessava di tutti gli affari legati al culto), nel 1853, quindi con circa 30 anni di ritardo rispetto alla grande invenzione di George e Robert Stephenson. Il primo prototipo fu trasportato su quattro navi da guerra a Nagasaki, allo shogunato di Edo (l'attuale Tokio).

Due anni dopo l'esposizione a Nagasaki, nel febbraio del 1855, Hisashi Tanaka del clan Saga, noto come Karakuri Shiemon, completò un nuovo modello di locomotiva a vapore, ma si dovette attendere il 12 settembre 1878 per l'apertura ufficiale della prima ferrovia giapponese, la Linea principale Tōkaidō, tra la stazione di Shimbashi (Minato, Tokio) e la stazione di Yokohama (una città vicina, nella prefettura di Kanagawa). Con questo primo passo venivano così poste le premesse per la futura rete ferroviaria nazionale. Sarebbero occorsi ancora 17 anni per collegare tramite ferrovia le principali città lungo la vecchia Tokaido (letteralmente: Strada del Mare Orientale), fino a che nel luglio 1889 non si arrivò finalmente alla possibilità di percorrere in treno l'intero tratto Tokyo-Osaka. Una sola corsa al giorno impiegava 20 ore per percorrere il tragitto di 515 chilometri (la velocità dei treni dell'epoca era di appena 32 km/h). La successiva introduzione dei treni diesel ed elettrici abbreviò sensibilmente il tempo di percorrenza su questa tratta - dove ormai si era creata una situazione di pesante traffico - a 6 ore e mezza, finché con l'arrivo dello *Shinkansen* (il *treno proiettile*) il tempo per il medesimo viaggio non fu ulteriormente ridotto a poco meno di 3 ore. Infine, con i collegamenti avvenuti nel 1988 dell'isola di Honshu all'isola settentrionale di Hokkaido per mezzo del tunnel sottomarino più lungo del mondo - il Seikan Tunnel - e con il collegamento nello stesso anno di Honshu all'isola di Shikoku attraverso il ponte di Seto Ohashi sopra il Mare Interno, le 4 principali isole giapponesi venivano finalmente unite dalla ferrovia.

Il treno, alla fine del XIX secolo, entra dunque a far parte dell'immaginario moderno giapponese e diventa sia il simbolo del rinnovamento, sia il veicolo di una nuova visione progressiva delle esperienze, personali e collettive. Negli stessi anni dell'inaugurazione della prima linea ferroviaria la letteratura orientale si cimentava col racconto del viaggio in treno, utilizzandolo come una metafora dell'evolversi e come immagine rappresentativa del modificarsi del rapporto tra individuo, spazio e tempo. Nella percezione comune il treno era divenuto un segno di trasformazione, unendo in sé varie contrapposizioni. Tanto che in tali contrapposizioni, nelle trasposizioni letterarie di maggior successo planetario, al viaggio in treno non fu relegato il solo significato di mero spostamento da luogo a luogo, ma bensì di passaggio temporale da un'età della vita all'altra.

Una piccola curiosità riguarda l'*ekiben*, ossia il cestino per il pranzo: il *bentō*, che prende questo nome quando è preparato per chi viaggia in treno, è un aspetto importante e romantico delle ferrovie giapponesi ed è un classico che ritroviamo in molti Manga… beh, il primo *bentō* nacque nel 1885 proprio alla stazione di Utsunomiya! Ed ovviamente ebbe immediatamente un grande successo. A questo punto capire quanto i treni siano parte integrante della vita e della cultura giapponesi non è difficile. Si celebrano addirittura matrimoni dentro ai treni, senza contare le migliaia di yen che vengono spesi ogni anno da bambini e adulti per l'acquisto di piste o trenini giocattolo di vario tipo. Proprio per questi motivi attorno ai treni - ma anche alla ferrovia in genere - ruotano un numero elevatissimo di prodotti, sia televisivi sia editoriali, cioè fumetti e libri. Ad esempio, si possono trovare innumerevoli diari di viaggio su determinate linee ferroviarie, romanzi

gialli su delitti commessi in treni notturni, enciclopedie riguardanti particolari treni o stazioni, fumetti Manga le cui storie ruotano attorno al viaggio o al treno stesso come ambientazione, e tanto altro.

Ma cosa sono questi *Manga* che nominiamo dall'inizio dell'articolo? Il *Manga* (漫5画) è un termine giapponese con cui si identificano i fumetti di qualsiasi genere, target, tematica o nazionalità, purché siano fumetti. Nel paese del sol levante, dire Fumetti o Manga è la stessa identica cosa. Al di fuori di questa splendida nazione, invece, il Manga viene considerato e catalogato come un fumetto esclusivamente giapponese. Il *Manga* deriva letteralmente da immagini libere o immagini stravaganti. Infatti, i 2 ideogrammi che compongono la parola significano gioco, burla, immagine o capriccio e dalla loro unione viene fuori immagini giocose, ossia Fumetti. I Manga vengono pubblicati tutt'oggi in tre formati editoriali, a seconda se la pubblicazione è seriale da edicola o in volumi monografici, chiamati *tankōbon*; nel primo caso gli albi hanno la dimensione di 12,5 x 18 cm, mentre per i volumi *tankōbon* lo standard è 15 x 21 cm. Nel caso di volumi particolarmente pregiati in edizione lussuosa si arriva alla dimensione di 18 x 25 cm. Ogni pagina - o tavola - si compone di 6 o al massimo 8 riquadri - le vignette - e la lettura deve essere effettuata al contrario rispetto a noi: partendo dalla fine, da quella che per noi normalmente è l'ultima pagina, ma che in un Manga giapponese è in realtà la prima, ogni pagina va letta dall'alto verso il basso e da destra a sinistra, ovvero dalla prima vignetta in basso a sinistra. Ciò accade perché il senso di scrittura in oriente è proprio questo. Altra caratteristica peculiare è che ogni Manga è scritto, sceneggiato e disegnato sempre e solo dallo stesso autore, dall'inizio alla fine. Storicamente, i primi Manga risalgono addirittura al medioevo, ma la loro nascita ed evoluzione si può riassumere in particolare attraverso 3 principali momenti storici:

Il primo tra il 1814 e 1834, durante il periodo nel quale visse Katsushika Hokusai (autore di 15 rotoli di immagini buffe chiamate Hokusai Manga); il secondo nel 1901, quando fra le pagine del quotidiano *Jiji Shinpo* vennero pubblicate vignette satiriche da Kitazawa Rakuten; il terzo nel 1951, quando venne pubblicata *La nuova isola del tesoro* da Osamu Tezuka.

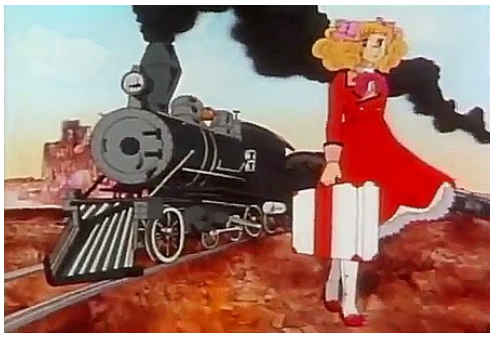
Nelle poche righe di questo articolo vorremmo lanciarvi un paio di curiosità e parlarvi di alcuni Manga di successo, sperando cosi di incuriosirvi e farvi immergere in questo appassionante mondo. Fumetti e Manga aiutano le persone ad imparare ad amare la lettura, possono essere molto più coinvolgenti di altri formati letterari e ci possono aiutare ad apprendere informazioni che altrimenti potrebbero essere noiose, ci aiutano a pensare in modo diverso, perché la lettura di questi albi comporta in realtà un'elaborazione molto più complessa. Le storie a fumetti possono essere buone per il cervello! Molte ricerche neuroscientifiche indicano infatti che leggere storie - e in particolare storie a fumetti - ha effettivamente un effetto notevole sulla funzione cerebrale. Grazie proprio a queste ricerche è stato appurato che lettura di un romanzo avvincente riesce a modificare l'attività neuronale dei partecipanti a tali esperimenti non solo durante la lettura, ma anche per diversi giorni successivi.

I fumetti, dal canto loro, sono l'unica forma di lettura che fa lavorare contemporaneamente entrambi i lobi del cervello, nessun'altra tipologia di intrattenimento è in grado di farlo. Sono più di semplici avventure di supereroi colorati e ci sono tonnellate di fumetti, là fuori, senza cattivi malvagi o cisterne di rifiuti tossici… grandi romanzi grafici, libri di saggistica illustrata, biografie e autobiografie, racconti di storia antica e moderna, storie d'amore, d'avventura, di guerra, infiniti mondi immaginari da scoprire ed esplorare e che ci portano a riflettere sul mondo reale in cui viviamo. Allora! Che state aspettando per correre a prenderne uno tra le mani?

Tornando all'argomento cardine di questo articolo, possiamo ammirare una massiccia presenza dei treni in Anime (i cartoni animati giapponesi) e Manga, associati spesso a scene cruciali per la storia o a scene strazianti per gli spettatori! Ne citiamo solo alcuni, quelli di maggior di successo, perché tutti sarebbe davvero impossibile!

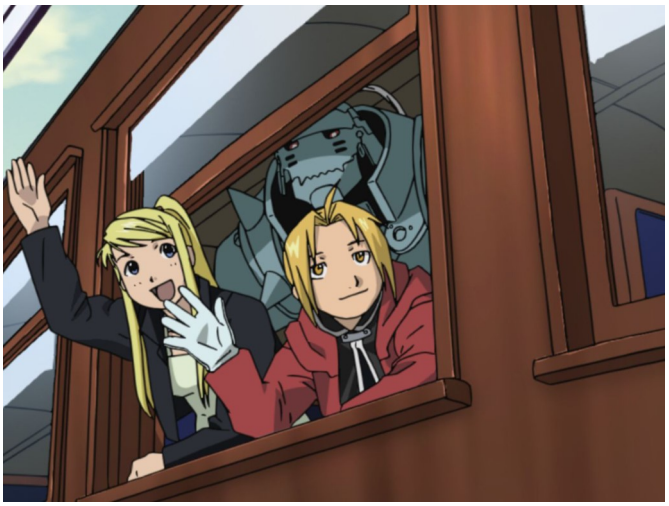
In *Nana* (ＮＡＮＡ —ナナ— ， un Manga Shōjo di Ai Yazawa, in Italia pubblicato da Planet Manga dal luglio 2002 con i volumi originali divisi a metà, portando la serie a 42 volumetti, anziché 21 come la serie originale. Un'altra riedizione denominata Collection, è uscita nel 2007 con il formato dei volumi originali ed è stata ristampata nel 2009, nel 2012 e poi nel 2019) Nana Osaki e Nana Komatsu si incontrano casualmente proprio su un treno e da lì, nel corso della storia, si legheranno con un'amicizia profonda e inscindibile, completandosi e sostenendosi a vicenda attraverso le diverse prove che dovranno affrontare.

In *Candy Candy* (*Candy Candy* - キャンディ・キャンディ， un Manga Shōjo di Kyoko Mizuki e disegnato da Yumiko Igarashi, uscito in Italia con un'edizione riadattata, censurata e ricolorata pubblicata dalla Fratelli Fabbri Editori in 77 uscite settimanali. L'intraprendenza dell'editore italiano portò però la serie ben oltre le 77 uscite dell'originale giapponese, arrivando fino a 326 numeri, con un proseguo della storia completamente inventato e disegnato in Italia da autori nostrani) la protagonista Candy rincorre un treno vestita da crocerossina solo per riuscire a salutare il suo Terence. Questo Manga narra la storia di un'orfana adottata da una nobile famiglia inglese, che poi però si ritroverà completamente sola a dover scoprire le sue origini e, con grande forza, ad affrontare mille peripezie e altrettante tragedie, ma che nonostante la vita turbolenta e irta di ostacoli riuscirà infine a raggiungere la realizzazione della sua felicità.



I due fratelli Elric (*Full Metal Alchemist* - 鋼の錬金術師 lett. *L'alchimista d'acciaio*, serie shōnen, scritta e disegnata da Hiromu Arakawa. In Italia il Manga è stato pubblicato dalla divisione Planet Manga di Panini Comics dal 13 luglio 2006 al 3 settembre 2011 in una edizione identica a quella giapponese ma senza

sovraccoperta. Nel diciottesimo volume sono state incluse 32 pagine denominate *Full metal Alchemist 0*, contenenti bozze e pensieri dell'autrice della saga. Oltre diverse ristampe, il Manga ha ottenuto anche due nuove edizioni: l'edizione Gold, costituita da una dimensione maggiore dell'albo, pubblicata tra il 21 febbraio 2008 e il 15 dicembre 2011 e l'edizione Gold Deluxe, con le stesse caratteristiche

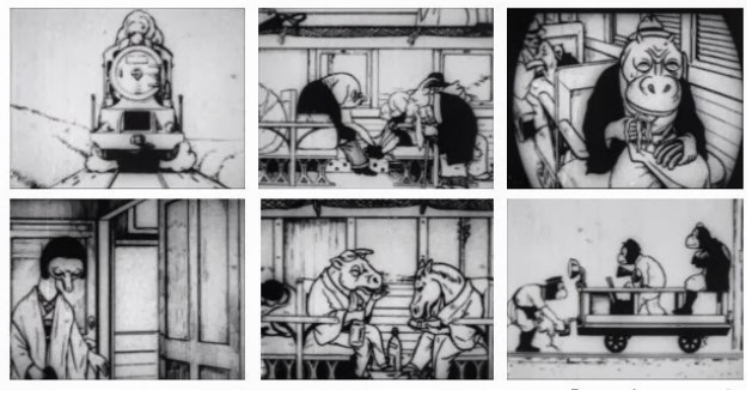


dell'edizione Gold ma con la presenza di una sovraccoperta, pubblicata nelle stesse date dell'edizione Gold), orfani, percorrono in lungo e in largo il paese servendosi del treno. Si tratta di un Manga di genere fantasy, ambientato agli inizi del 20° secolo in un Paese chiamato Amestris, governato da un regime militare il cui capo è chiamato Comandante Supremo. La vocazione militaristica di Amestris si rivela anche nel fatto che la nazione è periodicamente in guerra con diversi Stati confinanti ed è stata nel passato teatro di una sanguinosa guerra civile. In questo mondo immaginario l'alchimia è la scienza che permette di trasmutare una materia in una differente (secondo la legge dello scambio equivalente) attraverso l'uso di un cerchio alchemico. I migliori alchimisti hanno la possibilità di partecipare ad un esame per poi entrare nell'esercito, sotto il titolo di Alchimisti di Stato, un grado equivalente a quello di maggiore, e ad avere fondi illimitati per le loro ricerche, ma con l'obbligo di scendere in guerra e di seguire tre regole principali: non trasmutare l'oro, non effettuare trasmutazioni umane e giurare fedeltà all'esercito.

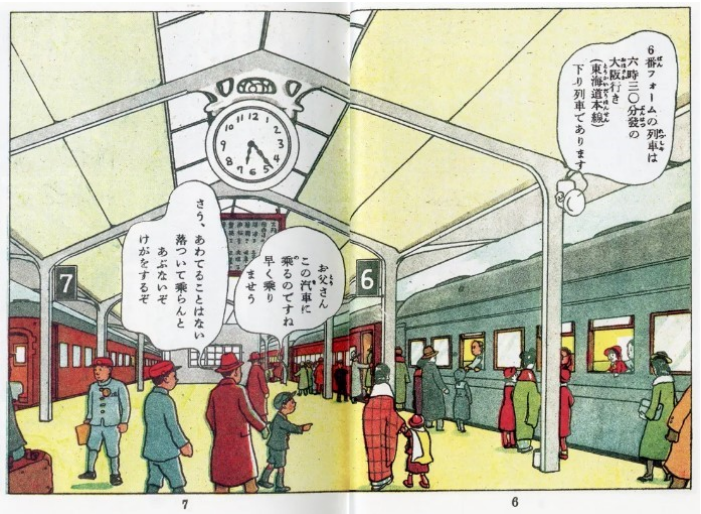
Alla morte della madre, i due fratelli Edward e Alphonse tentano di riportarla in vita con l'alchimia, ma la trasmutazione va male e Edward perde la gamba sinistra e Alphonse l'intero corpo. Per riportare l'anima del fratello nel mondo umano Edward sacrifica il suo braccio destro e riesce così a legarla ad un'armatura imponente, facendosi poi rimpiazzare gli arti perduti con delle protesi meccaniche chiamate automail. Parte da qui il loro viaggio, la loro avventura alla ricerca della pietra filosofale, con l'obiettivo finale di riuscire a riottenere i loro corpi. Il loro sarà un viaggio lungo e con non pochi colpi di scena!

Nel Manga Baccano (バッカーノ!), poi, l'azione si svolge addirittura quasi interamente su un treno: il protagonista affronta infatti un lunghissimo viaggio in treno solo per poter stare qualche ora con la ragazza che ama. La storia (scritta da Ryohgo Narita e disegnata da Shinta Fujimoto) è ambientata agli inizi degli anni '30 e procede su due binari paralleli: da un lato la scena è collocata a bordo del Flying Pussyfoot, un leggendario treno ritenuto maledetto perché non è mai riuscito a portare tutti i passeggeri a bordo sani e salvi all'arrivo; dall'altro l'azione si svolge nei vicoli malfamati di New York, nell'America della grande depressione e del proibizionismo in cui si muove un nutrito cast di protagonisti: spietati gangster, sadici psicopatici, immortali alchimisti, creature demoniache, impavidi reporter e avventurieri di ogni risma che intrecciano i loro destini in un crescendo di azione e colpi di scena. Questa serie purtroppo è però ancora totalmente inedita in Italia. (Sigh!).

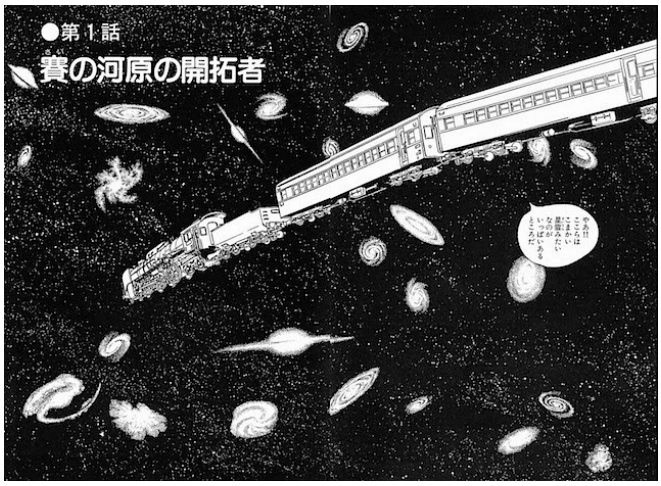
Un documento molto importante da non dimenticare è sicuramente un cortometraggio del 1929 diretto da Chuzo Aoji e Yasuji Murata, *Taro's toy train* (*Tarô-san no kisha*), narra la storia di un bambino che riceve per regalo un treno giocattolo. Una sequenza particolarmente suggestiva, realizzata con l'inserzione di un breve cartone animato, rappresenta il sogno del bambino che immagina il treno in viaggio con a bordo una grande varietà di creature animali antropomorfe.



Infine, Ōshiro Noboru, pioniere della fantascienza nipponica a fumetti, pubblicò nel 1940 Spedizione *su Marte* (*Kasei Tanken*) e nel 1941 *Il viaggio in treno* (*Kisha Ryokō*).



Le due tematiche portanti di questi titoli (avventura fantascientifica nello spazio e viaggio di formazione in treno) le ritroveremo poi riunite a più di trent'anni di distanza, in una celebre opera di Leiji Matsumoto: Galaxy Express 999.



Ma di tutto questo - e molto altro ancora - parleremo ben più ampiamente nella prossima puntata.

Per il momento ci salutiamo qui e vi diamo appuntamento a tra un mese esatto. Vi aspettiamo!

(Continua…)

Gaia Giovannini

ガイア

GENERALI
Agenzia Generale di
Roma Parioli Liegi