

# Orizzonti Mappe

**Sushi style**  
 di Annachiara Sacchi

## L'arte di disegnare cachi

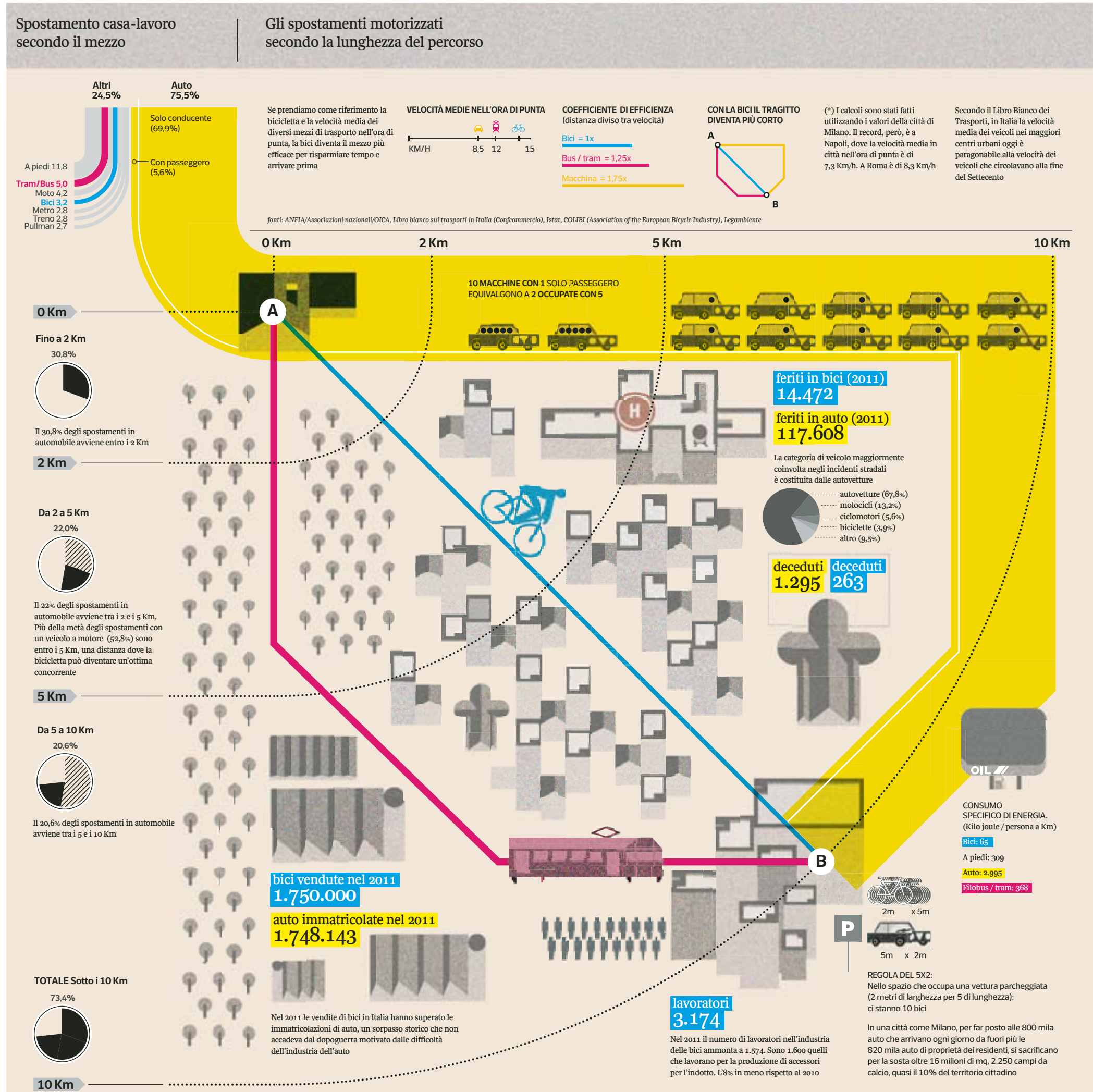
Kakiemon, colui che disegna i cachi. Il primo a guadagnarsi questo titolo — poi sinonimo di uno stile decorativo su porcellana — fu Sakaida Kakiemon (1596-1666), maestro dal tratto perfetto e dalla tavolozza

di smalti delicati e originali. Il segreto di queste decorazioni è stato tramandato fino a oggi. A custodirlo, Sakaida Kakiemon XIV, dichiarato nel 2011 Ningen kokuho, tesoro nazionale vivente.

## Visual data

In città il modo più rapido per muoversi è usare le due ruote. Effetti collaterali: la salute ci guadagna e si riduce lo smog. Eppure i ciclisti continuano a venire ostacolati

# La bici va più veloce dell'auto



di SERGIO BOCCONI

Tempo fa un produttore di biciclette di lusso aveva coniato uno slogan dal sapore un po' snob, ma efficace: il privilegio della lentezza. Buffo, vero? Chi è city-biker sceglie per vari motivi, economici, ecologici & ambientali o perfino filosofici il mezzo più lento, eppure si muove più velocemente di bus, tram e auto. È il primo paradosso del ciclista che vince la gara della mobilità sulle strade metropolitane. Un primato conquistato con le scorciatoie, attraversando parchi e, bisogna ammetterlo, talvolta con

qualche indulgenza rispetto a semafori e sensi unici e con incursioni sui marciapiedi. Un primato che comunque dovrebbe dettare l'agenda delle giunte comunali. Ma, nonostante qualche sforzo, le città del nostro Paese sono arretrate: se Milano vuole triplicare le piste ciclabili da 100 a 300 chilometri, Parigi ne ha già quasi 400, Londra 500, Amsterdam 400. Del resto in Germania ci sono 40 mila chilometri di bike-lane e in Austria 6 mila, mentre in Italia si fermano a 3 mila circa. Così per il ciclista che arriva primo in città la vita non è facile. La scelta delle due ruote ambientaliste è contrassegnata

da una serie di altri paradossi, spesso sfavorevoli al city-biker. Il secondo paradosso è di tipo smithiano: chi sceglie la bicicletta può essere definito un *homo velocipedus*, facendo il proprio interesse contribuisce al benessere degli altri, e soprattutto degli automobilisti, perché non inquina, non fa concorrenza nei parcheggi (10 bici occupano lo spazio di una sola auto), non crea ingorghi. Eppure chi beneficia delle altrui emissioni zero e della presenza light sulle strade troppo spesso non rispetta, o al più ignora, il ciclista. Lo vive con fastidio, lo considera un intralcio. Per contro il city-biker italiano è in gene-

re poco «professionale»: non si protegge con il caschetto, di sera non ha luci o giubbottini catarifrangenti, cura poco la manutenzione di freni e gomme. Nonostante poi i vantaggi per la collet-

### Gli autori

La visualizzazione dati di questa settimana è a cura dei graphic designer Gianluca Seta (www.nascuto.com) e Samuel Granados (www.sgranados.es)

tività, il cittadino in bici è scarsamente premiato o incentivato dal governo locale. E su questo punto si ha la sensazione di essere di fronte ancora a un'occasione mancata. L'Italia, con l'eccezione di piccoli centri virtuosi, non compete con l'Europa del Nord. Il bike sharing a Milano è un successo ma rappresenta ancora un'offerta per lo più educativa. E le piste ciclabili restano per lunghezza e morfologia un singhiozzo di mobilità alternativa piuttosto che un'opzione quotidianamente praticabile. Insomma, il ciclista made in Italy è primo in strada e ultimo... in pista.