



L'Italia è arrivata molto in ritardo a questa scelta, ma si sta adeguando agli standard europei

IL BOOM DELLE ROTATORIE

Èsotto gli occhi di coloro che vivono di mobilità: negli ultimi tempi nel territorio pordenonese sono proliferate le rotatorie.

La finalità principale che si vuole perseguire con la realizzazione di una rotatoria è quella di diminuire l'incidentalità, il rumore, l'inquinamento nelle intersezioni viarie.

L'Italia è arrivata molto in ritardo a questa scelta, ma si sta adeguando agli standard europei.

Francia, Gran Bretagna, Svezia e Norvegia hanno adottato questo strumento già da tempo.

In Francia l'uso delle rotatorie cominciò a divenire sistematico all'inizio degli anni '80, e nel 1995 esistevano già 15.000 rotatorie (il 20% situate fuori dai centri urbani), con un ritmo di crescita di 1.000 rotatorie all'anno. Tale progressione, da sola, testimonia i risultati raggiunti con l'introduzione delle rotatorie al posto degli incroci ordinari: -75% di incidenti con feriti, -95% di incidenti con morti. Si evince da questi dati l'elevato risparmio di vite umane e di costi privati e sociali. A mò di esempio riportiamo uno studio comparato, fatto sempre in Francia nel 1994, sui coefficienti di incidentalità:

- incrocio tradizionale 7,9 incidenti (media mensile),
- rotatoria 1,5 incidenti (media mensile).

I criteri di costruzione delle rotatorie variano sensibilmente e spesso risultano essere ottimi strumenti di arredo urbano (a parte qualche eccesso pacchiano). La tendenza europea è quella di ridurre

il diametro della rotatoria a pochi metri, in quanto gli studi effettuati dimostrano che le rotatorie più piccole sono dotate di un'eccellente sicurezza, di gran lunga superiore a quella delle rotatorie di maggior dimensione.

Il discorso è diverso per le rotatorie extraurbane dove un raggio di curvatura troppo ridotto penalizzerebbe eccessivamente i mezzi pesanti.

Altri criteri raccomandati sono quelli di garantire la visibilità dei veicoli già impegnati nella rotatoria con diritto di precedenza a 15 m. dall'anello, e l'isola rotazionale non deve presentare alcun ostacolo rigido in grado di bloccare brutalmente un conducente che abbia perso il controllo del mezzo.

Dobbiamo però ricordare che l'introduzione del nuovo tipo di intersezione trova molti automobilisti impreparati: "Mobilità" vuol proporre qualche consiglio a coloro che "si imbattono nell'uso" delle rotatorie.

Cosa fare nei pressi della rotatoria

Quando si giunge nella rotatoria, in fase di entrata, occorre rallentare, ve-

rificare la presenza di veicoli che già impegnano la rotonda, fornire la precedenza agli stessi e poi immettersi conseguentemente senza bisogno di segnalare questa manovra a coloro che ci seguono. In fase di ingresso, quando le corsie lo consentono è possibile circolare per file parallele.

Cosa fare all'interno della rotatoria

La maggior parte delle rotatorie esistenti sono realizzate secondo il modello francese, pertanto quando ci si trova al loro interno si ha diritto di precedenza rispetto ai veicoli in entrata anche se questi ultimi provengono da destra o da strade di secondaria importanza. Eventuali diverse modalità di circolazione sono segnalate attraverso l'apposizione di cartelli stradali e di strisce longitudinali.

In particolare nelle rotatorie a due corsie di scorrimento è buona norma impegnare la corsia esterna (quella più ampia) nel caso in cui si debba poi subito svoltare a destra; viceversa è opportuno impegnare la corsia interna (cioè quella più stretta) nel caso in cui si debba percorrere larga parte della rotatoria o si debba effettuare una inversione rispetto al senso di marcia in entrata. Ogni manovra effettuata all'interno della rotonda e comunque, ogni qualvolta la si debba lasciare per immettersi in una ramificazione laterale, è obbligatorio segnalare tale intenzione attraverso indicatori di direzione.

*A cura della redazione di Mobilità
A. C. Pordenone*

