A.S.A.P.S.
Associazione Sostenitori Amici Polizia Stradale

il Centauro
Organo Ufficiale ASAPS
Associazione Sostenitori Amici Polizia Stradale

SICURSTRADA

istruzioni per l'uso delle ROTONDE stradali

Cosa sono le **ROTONDE** stradali

In **Italia** l'utilizzo delle cosiddette **rotatorie** viarie (altrimenti chiamate rotonde stradali), al di là di qualche timida eccezione, è stato fino a poco tempo fa estremamente limitato.

Oggi se ne contano diverse decine in ogni città italiana e questa improvvisa crescita è stata stimolata forse dal fatto che la legge ha reso obbligatoria l'istituzione dei cosi detti **P.U.T**, cioè i "**Piani urbani del traffico**" con i quali le Amministrazioni comunali sono chiamate a realizzare una migliore gestione delle condizioni della viabilità all'interno dei centri abitati.

Tuttavia, anche da parte dell'**Unione Europea** giungono continuamente raccomandazioni ed indirizzi in tal senso, soprattutto sulla base dei positivi risultati raggiunti in alcuni Paesi quali **Francia**, **Gran Bretagna**, **Svezia** ed anche Norvegia, dove l'utilizzo delle rotatorie viarie ha reso più fluida la circolazione e soprattutto ha notevolmente abbattuto il numero degli incidenti stradali e la loro gravità.

Ecco perché anche molte **Amministrazioni Comunali** hanno ritenuto opportuno adeguarsi a questa nuova "filosofia" infrastrutturale e dotare le città di rotatorie viarie in luogo dei tanti e più pericolosi incroci, indipendentemente dal fatto che essi siano gestiti o meno da impianti semaforici.

Tecnicamente si tratta di un **incrocio**, ma è così definita per la sua forma circolare; è dotata di un'isola centrale dalle cui estremità partono e arrivano ramificazioni stradali, anche più di quattro, che non necessariamente debbono essere geometricamente sistemate ed opposte tra loro. In alcuni casi, inoltre, le rotatorie vengono realizzate a forma ovale o a doppia circonferenza (cioè a forma di 8), ciò a seconda della tipologia delle strade che vi convergono e dello spazio a disposizione. L'obbiettivo prefissato è quello di migliorare la **fluidità del traffico, ridurre i sinistri stradali** e la loro gravità, rallentare la velocità delle automobili e, non da ultimo, abbattere le emissioni nocive e l'intensità del rumore prodotto dai veicoli circolanti in quel determinato tratto di strada. **Non a caso le rotonde non prevedono tempi morti e lo spazio stradale è continuamente impegnato da veicoli in movimento**.

Com'è fatta una rotonda

A prescindere dalla loro forma, il tipo di rotatoria più utilizzato in Italia ed ora anche nella nostra città è quello che si ispira al modello "francese", cioè caratterizzato dal diritto di precedenza per i veicoli che circolano all'interno della stessa. I veicoli in entrata, pertanto, debbono fornire la precedenza a quelli che già stanno transitando nella rotatoria.Esistono tuttavia altri tipi di rotonde che prevedono il diritto di precedenza per coloro che provengono dall'esterno o eventualmente da destra, ma in questi casi è sistemata un'apposita e visibile segnaletica. Tuttavia questa tipologia di rotatorie è oramai in forte disuso per la difficoltà di comprensione e la minore efficacia.

Come é fatta una **ROTONDA stradale**

COSA FARE NEI PRESSI DELLA ROTATORIA

Quando si giunge nei pressi di una rotatoria, in fase di entrata, **occorre rallentare**, **verificare 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, inoltre, quando le corsie lo consentono, è possibile circolare per file parallele.

COSA FARE ALL'INTERNO DELLA ROTATORIA

Come già ribadito, 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 primaria importanza.

Eventuali diverse modalità di circolazione sono segnalate attraverso l'apposizione di cartelli stradali o di strisce longitudinali.In particolare, nelle rotatorie a due corsie di scorrimento, è buona norma impegnare la corsia esterna (cioè quella esterna più ampia) nel caso in cui si debba poi subito svoltare a destra; viceversa è opportuno impegnare la corsia più 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, percorrendola tutta.

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 gli indicatori di direzione.

Elaborazione tridimensionale
Studio Setec Forlì

i VANTAGGI delle **ROTONDE stradali**

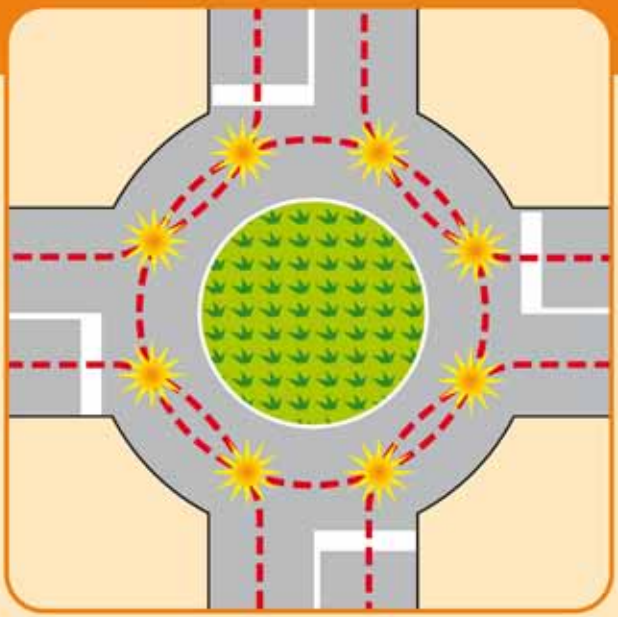
Le rotatorie alla "francese" consentono di ottenere i seguenti risultati:

1. Riduzione della velocità di percorrenza del tratto dove è posizionata la rotonda.
2. Diminuzione dei punti di collisione fra i veicoli, perciò riduzione dei sinistri stradali e della loro gravità.
3. Ottima fluidità del traffico grazie alla completa eliminazione dei tempi morti.
4. Diminuzione della rumorosità e dell'inquinamento rispetto agli incroci con semaforo.
5. Possibilità per tutti i mezzi, compreso i pesanti, di invertire il senso di marcia.
6. Migliore aspetto architettonico dell'intersezione stradale.

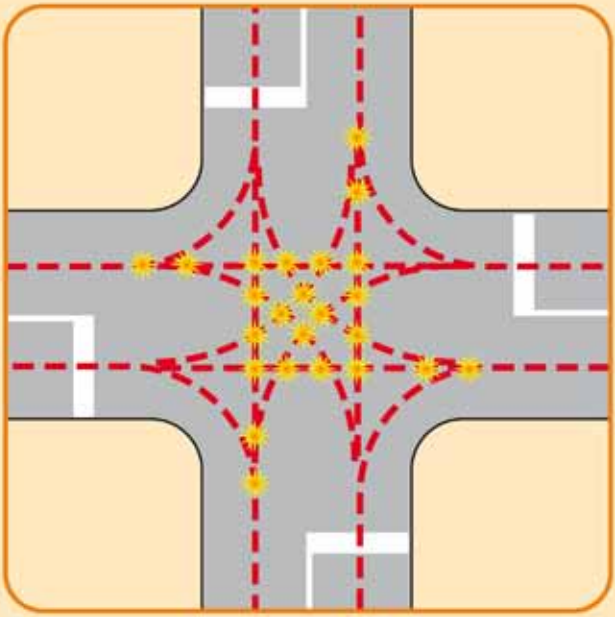
I PUNTI CRITICI

Si riassumono essenzialmente nella **difficoltà per pedoni e ciclisti di attraversare la sede stradale** in corrispondenza della rotatoria e nella possibile ripresa di velocità dei veicoli in uscita dalla stessa. Tali inconvenienti possono essere notevolmente ridotti sistemando isole spartitraffico, ben visibili, nello spazio compreso tra l'entrata e l'uscita della rotatoria, la cui larghezza dovrà essere tale da proteggere l'attraversamento della strada da parte di pedoni e ciclisti. Allo stesso modo **è possibile ridurre la velocità dei veicoli in uscita**, realizzando dispositivi di moderazione del traffico.

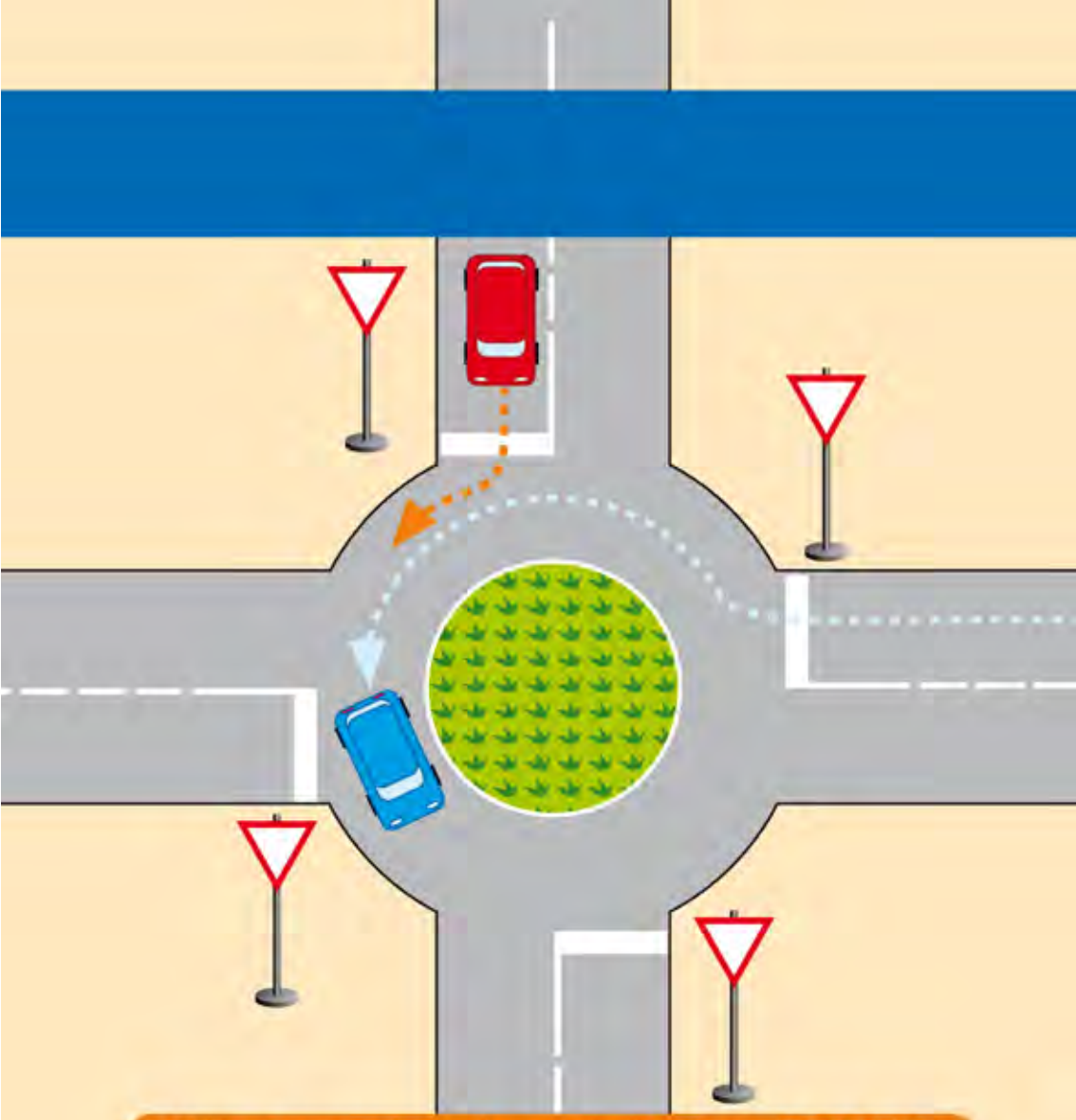
La **ROTONDA** riduce i punti di collisione tra autoveicoli



Rotonda a 4 rami: **8 punti di conflitto**



Incrocio a 4 rami: **24 punti di conflitto**



Chi ha la precedenza in prossimità di una **ROTONDA**

- Nelle **ROTONDE** alla "*francese*" ha diritto di precedenza chi circola all'interno.
  Per chi è all'interno della **ROTATORIA** è indispensabile segnalare ogni manovra.

- Chi entra nella **ROTATORIA** alla "*francese*" deve dare la precedenza ai veicoli che già vi circolano.
  In fase di entrata nella rotatoria non è indispensabile segnalare la manovra ai veicoli che seguono.

il Centauro
Associazione Sostenitori Amici Polizia Stradale

A.S.A.P.S.
Associazione Sostenitori Amici Polizia Stradale

SICURSTRADA

redazione:
ASAPS
via Consolare,1 - Forlì tel.0543.704015
www.asaps.it - sede@asaps.it

in collaborazione con:
Sicurstrada
via Galliera,26 - 40121 Bologna tel.051.6437618
www.fondazionecesar.it

progetto grafico:
A3 Agenzia di Comunicazione
via Alberi, 14 - Forlì tel.0543.781013
www.a-3.it - info@a-3.it

editore:
Novega Edizioni
via Cadore,34 - 20135 Milano tel.02.55192780
www.novegaedizioni.com - info@novegaedizioni.com

stampa:
Grafiche Pinelli s.r.l.
via Farneti, 8 - 20135 Milano

Ideato da:

Giordano Biserni
presidente ASAPS

Roberto Rocchi
responsabile ufficio stampa ASAPS

Claudio Maltoni
Comune di Forlì

Alessandro Gagliardi
art director - A3 Forlì

Roberto Feroli
Alessandro Maltoni
redazione A3

Si fa assoluto divieto di riproduzione o rielaborazione anche parziale del contenuto e dei disegni del presente opuscolo, se non dietro autorizzazione e per iscritto delle Associazioni che lo hanno realizzato.

UNIPOL ASSICURAZIONI

Materiale stampato e distribuito con il contributo di Unipol Assicurazioni.