

Da Place Charles De Gaulle alla super-rotatoria inglese. In Francia ce ne sono 30mila, in Gran Bretagna 10mila. E anche l'America le costruisce

Ora tutti copiano la rotonda: un secolo (quasi) senza incidenti

All'inizio fu Parigi. L'80% di scontri in meno rispetto ai semafori

DAL NOSTRO INVIATO

PARIGI — Ci sono voluti 100 anni esatti ma il mondo ormai, da North Pole in Alaska a Treviso, da Milton Keynes in Inghilterra a Chandigarh in India, riconosce il fulgido esempio di Place Charles De Gaulle - Étoile: immensa piazza attorno all'Arco di Trionfo di Parigi dalla quale si dipartono, come una stella, 12 grandi avenue tra le quali Avenue des Champs-Élysées.

L'Étoile è una gigantesca rotonda, percorsa ogni giorno da migliaia di automobili. Senza un semaforo, senza un incidente.

È qui che nel 1907 l'urbanista francese Eugène Hénard mise a punto il sistema di circolazione del rond-point — rotonda da noi, roundabout per gli anglosassoni — basato su un semplice anello stradale a senso unico: chi è già dentro ha la precedenza su chi si immette dall'esterno. Il principio consente di snellire il traffico perché non è necessario fermarsi agli incroci — basta rallentare — e di ridurre gli incidenti che, secondo le statistiche, in città sono provocati per metà dalla svolta a sinistra ai semafori.

Uno studio del 2001 dell'Iihs americano («Insurance Institute for Highway Safety») ha documentato che nelle rotatorie avviene un 80% di incidenti in meno rispetto ai tradizionali incroci con semafori. Da allora gli Stati Uniti si sono piegati a questa dimostrazione dell'ingegno gallico, e secondo i dati citati dall'ultimo numero dell'Economist in America ormai si costruiscono da 150 a 250 grandi roundabout all'anno. In totale sono un migliaio, contro i 10 mila in Gran Bretagna, i 15 mila dell'Australia e gli inarrivabili 30 mila rond-point francesi, già immortalati da Jacques Tati in Playtime (1967), nella surreale e famosa scena delle auto prigioniere del flusso poi citata in un episodio dei

Simpson. In Italia il primo comune ad adottare la rotonda alla francese è stato Lecco nel 1989, poi la provincia di Treviso ha varato un «Progetto Rotatorie» che ha permesso di dimezzare, negli ultimi dieci anni, il numero dei morti per incidenti, e in tutto il Paese il paesaggio urbano è ormai sempre più dominato dalle nuove rotonde con tentativo, almeno, di aiuola centrale.

La Gran Bretagna, dove il primo roundabout è stato costruito nel 1924 in Parliament Square a Londra, ne ha affinato l'arte tanto da prodursi nel virtuosismo del magic roundabout di Swindon: una rotonda composta a sua volta da cinque rotonde, delizia degli appassionati che si dedicano al

roundabout spotting, pratica sistematizzata nel volume

Roundabouts of Great Britain

di Kevin Beresford. Ma l'esempio più ambizioso si trova nella cittadina modello di Milton Keynes, creata negli anni Sessanta secondo le idee dell'urbanista californiano Melvin Webber tenendo in gran conto le esigenze degli automobilisti: 130 rotatorie e solo 5 semafori. «Siamo fieri di come funziona il nostro traffico», ha detto all'Herald

Tribune il responsabile locale del sistema dei trasporti, Kevin Whiteside.

Costruire una rotatoria è costoso — dai 150 agli 800 mila euro —, ma poi si risparmia l'energia elettrica dei semafori. Soprattutto, la rotonda è espressione di una visione armoniosa e meno stressante del viaggio: si è costretti ad andare più piano e a fare più attenzione, è vero, perché non c'è nessuna luce verde a deresponsabilizzare il guidatore; ma manca anche la luce rossa che obbliga ad aspettare nervosamente un paio di minuti, e la gialla che induce a precipitose accelerazioni in vista — talvolta — dello schianto. I detrattori però sottolineano la pericolosità per i ciclisti, e lo svantaggio per i pedoni, che vengono obbligati a lunghe deviazioni.

Se l'Italia è preda da pochi anni della moda delle rotatorie, ha però contribuito all'idea originaria, che risale a qualche secolo più indietro rispetto all'applicazione moderna di Hénard. Nel 1620, sempre a Parigi, venne allestito per volere della Corte un maestoso viale di un chilometro e mezzo, Cours-la-Reine, con il primo rond-point della storia che oggi si chiama Place du Canada, adatto alle passeggiate in carrozza

della nobiltà. E di una giovane regina di Francia, Maria de' Medici.

Corriere della Sera - NAZIONALE -
sezione: Cronache - data: 2007-08-21 num: - pag: 20
autore: Paolo Beltramin categoria: REDAZIONALE

L'ARCHITETTO

«Ma in Italia manca lo spazio. Le nostre rotatorie sono dannose»

MILANO — Da Padova a Rimini, da Milano a Bari, i Comuni italiani stanno investendo centinaia di migliaia di euro per sostituire i vecchi incroci semaforici con rotatorie «alla francese». «Ma attenzione — avverte Stefano Boeri —. Da noi il modello di Parigi non può funzionare. Le nostre città non hanno i grandi viali progettati dal barone Haussmann nell'800, ma centri storici ridotti, di impianto medioevale ». E quindi? «Da noi le rotatorie a volte producono più danni che benefici. Per una ragione semplice: non abbiamo abbastanza spazio». E a pagarne le conseguenze sono gli «utenti della strada più deboli». I pedoni e i ciclisti.

Architetto, in Europa tutti esaltano le rotonde: si dice che riducano il tasso di incidenti, fluidifichino la circolazione, diminuiscano i tempi di attesa delle auto e quindi lo smog.

«Tutto vero. E fanno bene gli urbanisti di Londra e Parigi, che hanno a disposizione strade a 6 o 8 corsie, ad approfittarne. Per noi è diverso. Il diametro minimo di una rotatoria è di 16 metri, in svincoli dove la diagonale dell'incrocio tradizionale ne misura al massimo dodici. Si tratta di uno spazio enorme, che viene letteralmente buttato via».

Al centro delle rotatorie, però, di solito vengono sistemate delle aree verdi, o magari delle opere d'arte.

«Sono comunque aree inutilizzabili: magari gradevoli esteticamente, ma inutili. Se la immagina una mamma che porta a passeggio i bambini al centro di una rotatoria? Questo è l'altro problema delle rotonde: sono funzionali alle auto, e basta. Ai pedoni e ai ciclisti creano solo disagi».

Secondo il codice della strada, in città anche una bicicletta può attraversare una rotonda. I pedoni, poi, dovrebbero avere sempre a disposizione le strisce pedonali.

«Per prima cosa noi italiani al volante non siamo particolarmente veloci a recepire le novità.

Ancora oggi, parecchi automobilisti quando si infilano in una rotatoria non sanno bene a chi dare la precedenza. Ma i disagi per ciclisti e pedoni sono anche strutturali: le rotonde, infatti, troncano le piste ciclabili e pedonali senza dare nemmeno la garanzia del semaforo».

Non è che nel giro di qualche anno le auto si ritroveranno di nuovo tutte in coda davanti al rosso?

«Per carità, le rotonde di piccole dimensioni, sul modello di quelle introdotte da decenni nel Canton Ticino, spesso funzionano. Nelle intersezioni tra strade provinciali, per esempio, sono la soluzione ideale. Ma non mettiamoci a tirar giù palazzi in centro città per far posto a una nuova moda».