

rotatorie: *paesaggi girevoli*

di Paolo Villa e Tindora Gisafulli

Le rotatorie stradali erano nate per rivoluzionare il traffico, ed hanno finito per rivoluzionare anche il paesaggio. La nostra abitudine a viaggiare in auto, privilegia la percezione dai finestrini e mette in evidenza un nuovo paesaggio stradale. Non sempre questa opportunità è stata trattata come una risorsa.

42
GSA
IGIENE URBANA
APRILE-GIUGNO 2011

Convergenze e stelle in giardini e città

Possiamo vedere l'incrocio di due strade come fosse la convergenza di quattro vie in un unico punto. Ma le strade potrebbero essere anche di più. Un vero e proprio sistema che elegge il loro punto in comune come fuoco prospettico, facilmente identificabile come una piazza circolare che accoglie tutte le strade. In questo modo trovano soluzione le diverse geometrie di tracciati convergenti, oppure il cuore dal quale si dipartono le strade delle città militari del Rinascimento. Ma ancora nella progettazione dei giardini e

dei parchi reali settecenteschi, la rotonda è un luogo privilegiato. La piazza circolare va oltre le funzioni viabilistiche per spostarsi verso una concezione ormai policentrica della città. È il periodo in cui Bath, in Inghilterra propone uno spazio urbano nuovo, con un rapporto tra un centro vuoto ed un bordo definito da un edificio sul perimetro.

La viabilità veicolare moderna

La metropoli ottocentesca conferisce alla circolazione stradale una forma che articola lo spazio urbano. L'imperativo è la regolazione dei flussi, dei tipi di movimento lungo la strada, e la definizione dei contenuti delle attrezzature che la strada deve contenere e convogliare. Il lavoro produce movimento e la strada deve assisterlo in modo funzionale. Viene ripensata nella sua disposizione per fasce parallele destinate ai diversi tipi di traffico. All'eterno i marciapiedi, poi i controviali e quindi le corsie centrali. Il progetto della sezione comprende le superfici, i sistemi di smaltimento delle acque, i cunicoli interrati nelle attrezzature tecnologiche.

In questa concezione funzionale, nasce l'esigenza di studiare il movimento del traffico i problemi di stazionamento, di svolta, di diver-

sa velocità, di incrocio di direzioni e traiettorie. Anche l'analisi dei diversi tipi di incrocio, a tre, quattro o più strade, porta a formulare il principio che è preferibile non incrociare ad angolo retto due vetture.

È in questo periodo che l'incrocio viene scientificamente analizzato dal punto di vista della circolazione, alla ricerca di un ordinamento efficace di traiettorie e movimenti dei veicoli capace di impedire o ridurre i punti di conflitto. La soluzione di maggiore originalità è quella di una piazza circolare con circolazione periferica, a volte organizzata per fasce concentriche distinte, e il centro ineditato. A Firenze la riconosciamo nella piazza di porta alla Croce di Giuseppe Poggi (1860).

Un problema sempre più pressante per il traffico urbano, fintanto che in Francia Eugène Hénard, all'inizio del XX secolo razionalizza la circolazione dei veicoli sulla strada urbana e modifica il progetto dell'incrocio. Distingue le piazze antiche, luoghi di riunione, dagli incroci moderni, luoghi di passaggio. La piazza "deve ammortizzare e regolare il movimento delle vetture e dei passanti la cui intensità è proporzionale al numero delle strade che vi sboccano". Quando si comincia a rilevare il problema del traffico, il ragionamento che porta alle rotatorie è semplice e intuitivo. Se convergono più strade, i punti maggiormente suscettibili di incidenti, sono quelli che si trovano al centro dell'incrocio. Se si impedisce alle vetture di occupare questo spazio si impone alla circolazione un senso unico verso un'unica fila in movimento circolare attorno all'ostacolo. Hénard pensa di dimensionare l'anello uguale a un quarto della somma delle larghezze delle strade convergenti.

Il sistema permette facili immissioni e uscite,

Rotonda sponsorizzata a Giussano. La doppia faccia permette di volgere uno sguardo contemporaneo verso le colline e verso la pianura.





Rotonda sponsorizzata a Giussano.



Isolati all'interno della rotonda, ha trovato rifugio una tribù di nomadi. Siamo in Francia, che sia una reinterpretazione del villaggio di Asterix in chiave moderna?

e l'integrazione di una linea di tram. Il modello parte da Parigi, e diventa un principio che avrà un grande successo nel XX secolo.

La motorizzazione di massa nel secondo dopoguerra, e la diffusione degli esempi statunitensi metterà in evidenza altri principi e altre esigenze di velocità e quantità: si diffondono i semafori come elementi regolatori intraurbani, e dei grandi sistemi autostradali di scambio extraurbani.

La tecnologia viabilistica personalizza i luoghi

La rotatoria è una risposta all'esigenza di strutturare il luogo della convergenza e della distribuzione di strade. È una soluzione virtuosa che evidenzia l'esito del compromesso tra il movimento e la forma. Il rapporto tra strada ed edifici ha sempre interessato urbanisti e architetti. Una delle condizioni della città contemporanea, è la caratteristica separazione fra il tracciato stradale e l'orientamento degli edifici. Gli ampi marciapiedi, che nei progetti di Hénard garantivano alla piazza di essere ancora un luogo di riunioni, vengono sostituiti da spazi esigui. Questa perdita è bilanciata da un nuovo spazio urbano che si insinua all'interno degli isolati. Il traffico pedonale viene separato da quello veicolare, e invitato a occupare altri spazi di relazione con l'edificato. Mutano i luoghi tradizionali delle riunioni civili, e la piazza si assume il ruolo di elemento viabile.

Forma della città e movimento dei veicoli

Le piazze svolgono una funzione determinante all'interno del fitto tessuto urbano, dilatando il traffico. Ma ben presto anche questo sistema si scopre precario ed entra in crisi. La ricerca di modelli urbani più efficienti sposta ancora l'attenzione verso la rotatoria. Tra le due guerre mondiali, ha il suo momento di maggiore intensità. Oltre la semplice tecnica di comportamento stradale, la figura della rotatoria è la base della ricerca sulla specificità e identità dei luoghi della metropoli moderna destinati all'automobile.

Uno dei caratteri della rotatoria è la separazione tra il disegno della città e il movimento dei veicoli. La rotatoria è per Le Corbusier una soluzione tecnica moderna al problema della circolazione automobilistica: liberata dalla necessità di rappresentare una specifica forma urbana, un dispositivo derivato dal movimento di un autoveicolo.

Per ragioni legate ai criteri di sicurezza e alla ricerca di una maggiore fluidità negli incroci stradali, le rotatorie hanno conosciuto una diffusione sorprendente negli ultimi decenni. Sono prepotentemente ritornate in auge in Gran Bretagna intorno al 1980, ma più diffuse in Francia, dove si contano oltre 18.000 rotatorie costruite nel corso degli ultimi 20 anni. Per chi ha viaggiato in Francia negli anni 90, un simile e improvviso sviluppo è stato una vera sorpresa, tanto che anche da noi vengo-

no ormai chiamate rotatorie alla francese. Oggi sono elementi ricorrenti anche nel paesaggio urbano di molte città italiane. La fortuna delle rotatorie si spiega con la loro capacità di imporre traiettorie più sicure e fluide rispetto agli incroci tradizionali, ma diventano anche elementi fondamentali nella costruzione e nella qualificazione della città e del paesaggio. La scorrevolezza aumenta notevolmente anche in Italia, da quando si definisce la regola di priorità di circolazione, assegnandola al veicolo che è all'interno dell'anello rispetto a quello che è in ingresso. Regola già in vigore nel nord Europa dagli anni 50 e introdotta da noi con alcune disposizioni negli anni 90.

Land mark

Ma la rotonda è una forma di incrocio che diventa un nuovo land mark nel paesaggio urbano. Punto di riferimento, visibilità, simbolo. Gli ingressi delle città si sono dotati di dispositivi che hanno non solo hanno mutato il rapporto con gli automobilisti, ma con il posto. La recente ripresa della rotonda, arricchisce il patrimonio viabilistico tradizionale di intersezioni geometriche, con una nuova configurazione ad anello, dove al centro è collocato uno spazio tondo. Avulso e inviolabile. La rotatoria moderna, parla un linguaggio prettamente automobilistico. Il codice della strada l'ha introdotta e l'ha disegnata, riportando in città la figura circolare: perfetta come un disco. Geometria pura.



Rotonda sponsorizzata a Segrate. L'elemento centrale della rotonda è simbolo, marchio, riferimento.

44
GSA
IGIENE URBANA
APRILE-GIUGNO 2011

Tecnica viabilistica e disegno delle superfici

La rotatoria moderna è costituita da tre parti distinte: l'anello stradale, l'isola centrale e una parte periferica, che permette la continuità dello spazio pedonale e la relazione con il contesto. Ognuno di questi tre settori, incide sul miglioramento del decoro urbano attraverso la

definizione della forma dello spazio pubblico. L'isola centrale è visibile in modo da ostacolare la prospettiva stradale e indurre gli automobilisti alla moderazione della velocità con conseguente riduzione del pericolo. La dimensione dell'isola centrale varia, in relazione al diametro della rotatoria, e si rende disponibile per varie soluzioni. Questo spazio, difficilmente acces-

sibile, diventa di volta in volta, piazza, giardino pubblico, spazio scenografico o di arredo. La rotonda è un esempio dove la semplicità e la chiarezza funzionale combattono spesso contro il caos e la complicazione della soluzione di ambientazione. Più che una soluzione sembra a volte una farcitura. Per risolvere il senso del vuoto, si finisce per mettere dentro di tutto. Certe volte varrebbe la pena di ricordare che non si può scrivere tutto il racconto di un libro sulla sua copertina. Qualcosa bisognerebbe anche metterlo nelle pagine.

Vita difficile per le piante

Le condizioni in cui si trovano le piante che vediamo nelle rotatorie sono forse le peggiori in assoluto per quanto riguarda le piantagioni. Potature di contenimento, vento, luce, urti, gas di scarico, surriscaldamento da parte dei veicoli e asfalto. Depositi di neve in inverno. Alle condizioni generalmente avverse, si uniscono anche le difficoltà oggettive di praticare una buona manutenzione, costante nel tempo.

Nel nostro Paese, se si escludono alcune zone che godono di una buona tradizione giardinistica, le poche aiuole in perfette condizioni manutentive le possiamo incontrare solo nelle località turistiche, in prossimità di strutture ricettive di una certa importanza, o di strutture terziarie che hanno una buona tradizione legata alla cura del verde. Anche per il prato esistono alcune controindicazioni. Già sconsigliato nelle zone dove sono necessarie troppe cure per averlo bello, uniforme e sano, è doveroso sconsigliarlo anche dove praticare le cure più semplici, come la bagnatura, taglio, asportazione dell'erba, pulizia, diventa una operazione suicida. Il passaggio costante del traffico può consigliare soluzioni in cui il prato può scomparire definitivamente. Si elimina così il costo maggiore per la manutenzione.

La difficoltà di sopravvivenza della vegetazione, non è data solo da situazioni oggettive.

Una buona parte dipende dalla qualità del terreno disponibile. Qui arriviamo a una grave lacuna, riscontrabile nella maggior parte dei cantieri. Le parti destinate alla piantagione sono trattate in uniformità con quelle destinate al fondo stradale. Per assicurarsi un fondo



Rotonda a Palermo. È contenuta una area di verde pubblico immersa nella vegetazione.

stradale migliore, viene trattata una superficie che comprende anche le aiuole.

Queste dovrebbero poi essere trattate con grande cura per ripristinare le condizioni agronomiche ottimali: frantumazione dello strato compattato e successivo asporto del materiale non idoneo. Le lavorazioni agronomiche praticate in prossimità dei cantieri stradali sono le opere a maggiore rischio di insuccesso, a causa della notevole presenza di corpi estranei: scarti di lavorazione, cemento, aree compattate dai mezzi di lavoro, terra di coltivo non pura. Troppo spesso, l'aspetto superficiale del terreno, non è indicatore sufficiente per valutare il corretta esecuzione delle opere. Sotto c'è un inferno, per le radici delle povere piante.

Generalmente sono invece favorevoli le condizioni di esposizione, perché la parte centrale della rotonda si trova in posizione aperta e ben soleggiata. Se consideriamo però anche l'effetto surriscaldante dell'asfalto soleggiato, qualche volta questa condizione può essere eccessiva. La scelta delle piante deve tenerne conto, unitamente al fatto che le rotonde non hanno protezione al vento.

Spazi indispensabili

Per alcune località, la rotonda costituisce uno spazio necessario. Se non ci fossero le rotonde bisognerebbe inventarsi qualcos'altro. Come nuove porte cittadine esse manifestano l'accoglienza, la enfatizzano con opere d'arte, con composizioni vegetali, macchie di colori, pannelli informativi. In questi posti la manutenzione non è un problema, anzi. Le aiuole sono curatissime, sono tavolozze dove sbizzarrire la vena artistica e mostrarla al pubblico.

Sponsor

Il centro della rotatoria è uno spazio molto ambito dagli sponsor. Rispetto alla pubblicità che si dispone lungo i lati della strada, le piccole targhe abbinata alle rotonde sono molto più visibili. Sono legate ad un messaggio positivo, costruttivo. Vengono percepite per un tempo più lungo e possono o essere legate a qualcosa di piacevole. Non c'è un grande piacere a leggere i cartelli. Una buona grafica, foto attraenti, messaggi invitante, non possono competere con una bella realizzazione che ci mette davanti ad un'opera. A volte

un'opera d'arte. Altre volte la bellezza ha matrici diverse, più naturali, legate al paesaggio, alla tradizione. Una bellezza dentro la quale ci possiamo calare fisicamente quando veniamo coinvolti da installazioni che comprendono anche le parti esterne della rotonda. Questa sensazione fisica di bellezza si fa capire subito. Quando riconosciamo la bellezza e la apprezziamo, il senso di riconoscimento verso chi l'ha proposta e realizzata è immediato. Su questo principio vive l'enorme successo della sponsorizzazione delle rotonde.

Gli sponsor fanno a gara per aggiudicarsi le rotonde strategiche. Potremmo definirli sponsor da competizione. Già da 10 anni esistono bandi di gara che istituiscono come premio l'allestimento di una rotonda, in cambio della esposizione di un marchio. I criteri di aggiudicazione sono generalmente tesi all'inserimento paesaggistico migliore, alla caratterizzazione, alla garanzia tecnica dell'opera. Alcune gare vengono assegnate a progetti che prevedono la spesa di alcune centinaia di migliaia di euro.

Uno dei pochissimi casi in cui la pubblicità non arreca disturbo visivo e non ci stordisce con immagini di prodotti, offerte speciali, sorrisi smaglianti, ma sempre uguali. La dimostrazione che non occorre gridare più



Simbolo totemico in questa rotonda sul lago di Garda. Arte e utilità sono espressamente unite nell'elemento albero.

45
GSA
IGIENE URBANA
APRILE-GIUGNO 2011

Rotonda a Shangbat. Niente deve essere lasciato all'improvvisazione. Fintanto che l'effetto diventa grottesco.





Rotonda a Brescia.

forte per farsi sentire, ma sussurrare le parole giuste nella direzione giusta. Il messaggio pubblicitario trasmesso attraverso la realizzazione della rotonda deve obbligatoriamente essere discreto. Il punto strategico in cui si trova, rende impensabile una distrazione connessa ad un messaggio che vada oltre al nome dello sponsor ad alla sua attività. Il resto lo fa il Codice della Strada che vieta messaggi che costringerebbero gli autisti a pericolose distrazioni. La soddisfazione di vedere cartelli di modeste dimensioni, messaggi sintetici e loghi semplificati, va certe volte oltre all'apprezzamento dell'installazione.

Rotatorie a tre dimensioni

L'aspirazione classicista fa coincidere la forma del movimento alla forma dello spazio e vive tra le due guerre mondiali, la massima intensità. Ripreso anche in seguito in realizzazioni come la place de Catalogne di Ricardo Bofill a Parigi, dove il perimetro si relaziona all'isolato centrale, inaccessibile, in cui campeggia una enorme scultura formata da un disco inclinato in pietra.

Un monumento poco comprensibile in una grande città che si alimenta di ogni piccolo

spazio. Immagino che la rinuncia di un'area così vasta fatichi a trovare una giustificazione plausibile e comprensibile da parte dei cittadini. La contemplazione, l'effetto sorpresa, la monumentalità ben presto lasciano il posto a esigenze più impellenti come la necessità di ripararsi dal sole abbagliante, il desiderio di aria pulita o semplicemente un posto dove portare il cane. Il tutto senza rinunciare alla bellezza. Il centro della rotonda, non si può raggiungere ed è vasto più di 1500 m². Tanto grande da poter essere ridotto, magari a vantaggio di spazi maggiori perimetrali.

Come sempre più spesso accade, la strada prende volume. Succede con le gallerie, con i ponti. Con i viadotti. Ed con i parcheggi multipiano, se estendiamo il concetto alla sosta. Anche la rotonda può essere l'occasione per trasformare un elemento viabile in altre funzioni che la trasformano in un evento tridimensionale. Discorso simile per la Rotonda di Locarno di Aurelio Galfetti (1987- 2001). Luogo di incontro per eccellenza, l'incrocio perde qui il suo valore e si svuota proprio nella sua parte migliore. Il volume mostrato in elevazione o per sottrazione, diventa come un grande pozzo.

Una grande rotonda, contiene una piazza-giardino urbana posta a un livello più basso. Le funzioni sono incompatibili e quindi sono state divise da un diaframma di pannelli di altezze differenti. In cima ai pannelli, sono posti dei contenitori per la piantagione di alberi, collegato agli isolati residenziali circostanti attraverso percorsi e sottopassaggi pedonali separati dal traffico veicolare. La separazione rende difficoltoso l'accesso dei mezzi pesanti. Uno spazio senza accessibilità è un vero problema. Il progetto di Galfetti evidenzia la bellezza del vuoto interno, ma ottiene come risultato di enfatizzare la perdita della funzione urbana. Se una piazza deve essere usata in occasioni limitate, allora può essere collocata ovunque.

Risulta da questo progetto come sia difficile risolvere flussi e richieste diverse dominate dalle esigenze della tecnica viabilistica, a favore di un progetto architettonico per uno spazio pubblico urbano. La rotonda che costruisce spazi o che contiene funzioni, è una scelta difficile. Molti esempi testimoniano sforzi molto intensi, ma praticati in un campo avverso per vocazione. Di fatto, sono spazi velleitari. Non riescono ad essere parco, non piazza, non bosco, non giardino. Lo spazio centrale, o ha una funzione di grande attrazione (anche un parcheggio dove non ce n'è può esserlo) o finisce per rimanere isolato.

Fa bene Bernard de Sola (2000) a lasciare Plaça Cerdà a Barcellona con il carattere di un nodo di scambio di tipo autostradale, senza lasciarsi tentare da soluzioni più decorate. La grande rotonda circolare sovrapposta alla Gran Via interrata, si relaziona al sistema della mobilità pedonale che ricuce tutti gli spazi ai piedi degli edifici che circondano la rotonda.

Rotatorie nel paesaggio aspetti critici

Il progetto di questo tipo di incrocio, appartiene alla riflessione dell'uomo sullo spazio pubblico e sulla città. E non solo una tecnica viabilistica. La costruzione del paesaggio avviene attraverso un progetto che integra l'aspetto viabilistico dell'infrastruttura con il ruolo ordinatore dello spazio urbano.

La rotonda concentra le immissioni in un solo luogo e definisce in quel punto il rap-

porto col paesaggio. Una connotazione intensa, che d'altra parte costituisce anche il punto più pericoloso di spersonalizzazione del territorio, in quanto creato in seguito alla collocazione di un elemento standard di grandi dimensioni. Se ciò non bastasse, ci sono anche gli accessori assai sventati, quali cartelli, segnaletica e impianti di tutti i tipi.

Latz + Partner, Luxembourg, Plateau di Kirchberg, 1990-2005

La rotonda è solo un dettaglio della viabilità di questa area, ed è interpretata come opera di paesaggio. Per una volta il rapporto tra strada e paesaggio non è a senso unico: la strada pretende, il paesaggio concede. Il progetto di Latz lavora per assegnare un carattere unitario all'opera. Per risolvere la viabilità di ingresso al Plateau di Kirchberg, il masterplan generale non rinuncia agli obiettivi ecologici che vanno dal corretto uso delle risorse alla permeabilità delle superfici e alla gestione delle acque meteoriche. Ma anzi le mette alla stessa stregua delle esigenze viabilistiche. Latz si muove bene e trova soluzioni, senza creare problemi. In fasi successive realizza un sistema di parchi cittadini, il Römerwegpark e l'European Arboretum (1993-1999). Contemporaneamente lavora ad un parco ricreativo, il Klosegroendchen (1994-1999), dove utilizza il sistema di regimazione idraulica delle precipitazioni; gli altri parchi che seguiranno e si uniranno al sistema, avranno le medesime attenzioni. Il progetto è grandioso e prevede che la grande rotonda sia l'origine di un nuovo boulevard. La precedente autostrada diventa strada cittadina, o meglio strada parco per organizzare meglio il sistema della viabilità e della integrazione delle aree cittadine. L'ingresso con la rotonda è quindi una porta, un segnale di ingresso. Il segno verticale è riportato da una scultura metallica di Richard Serra. Il segno orizzontale è lasciato da un diametro di circa 80 metri realizzato su due livelli per risolvere le intersezioni.

Land mark: riconoscere e riqualificare

La riconoscibilità formale dell'isola centrale è un tema che corrisponde a una precisa volontà di connotazione dello spazio urbano, ricercato anche nelle rotatorie dalle dimensioni più ridotte, che si esplicita nel suo utilizzo



Sembra solo per pura immagine, eppure serve a qualcosa...

come basamento per oggetti tridimensionali. In questo caso si rileva una aspirazione alla verticalità, perseguita attraverso l'inserimento di oggetti che, come obelischi contemporanei, emergono dallo spazio centrale caratterizzando le prospettive stradali e assumendo talvolta il ruolo di "porte" che segnalano l'ingresso alle città o l'intersezione di assi particolarmente importanti nel sistema della viabilità urbana.

Conclusioni

Difficile a oggi fare un bilancio definitivo sui benefici o meno della massiccia introduzione di rotatorie in Italia. Come spesso accade è una questione che va vista caso per caso. La rotonda qualcosa dà e qualcosa toglie. Oltre all'indubbia funzionalità e alla sicurezza, offre visibilità. Una funzione nuova per un opera stradale, che diventa fattore positivo se ben sfruttato. Sia in termini di immagine che in termini economici. Gli inconvenienti sono altrettanto importanti. La mancanza di cura di certe rotonde sottolinea il degrado delle zone dimenticate. Lo spreco di terreno diventa a volte molto fastidioso, soprattutto se non c'è nessuna traccia di un tentativo di soluzione. Ma il difetto maggiore è che la rotonda rende la città difficile a chi non si sposta in auto. Ai precedenti inconvenienti, si può dare risposta, operando con attenzione e criterio. Ma rimane difficile la soluzione dei casi imposti

dall'affiancamento della viabilità ciclopedonale, che quando incrocia una rotonda, perde definitivamente ogni velleità di ottimizzazione, per piegarsi a percorsi lunghi e tortuosi. In questi casi c'è solo la sovrapposizione dei livelli. Ma così, ci riescono tutti.

Le rotonde più belle

Prima di scrivere questo articolo avevo una insana tentazione. Pensare alla rotonda più bella. Ho capito presto che era una strada impossibile da percorrere. Le rotonde sembrano tutte molto simili. A partire dalla geometria per arrivare alle dimensioni, che variano, ma non di molto. Eppure rimangono elementi difficile da confrontare e giudicare. Ognuna segue un proprio obiettivo, offre una propria versione: da land mark a opera di funzionalità estrema, a parte di un tutto più vasto. Viste le innumerevoli versioni che sono state proposte, è difficile premiarne una in assoluto. Molti sono gli aspetti da considerare. Troppi. Dal ruolo urbano, al modo in cui si confrontano con il disegno della città, all'onere della manutenzione, all'aspetto delle fioriture, alla vegetazione. Ma si potrebbe premiare anche la più selvaggia, la più originale, oppure la più visibile o quella che meglio interpreta il paesaggio circostante. Ma potrebbe essere quella che meglio valorizza un'opera d'arte o addirittura diventa opera da sé.

Discorso difficile, ma affascinante, che richiederebbe anche una comparazione tra le rotonde

che meglio hanno saputo interpretare il carattere del luogo o che ne hanno saputo creare uno dal nulla, come molte rotonde che introducono a una città, che nascondono un quartiere, che ingannano la strada.

Ma se fosse che dalla rotonda più bella non volessimo mai uscire, allora quella sarebbe di nuovo una rotonda sbagliata.

Post scriptum

Oggi sono passato a fotografare una delle ultime rotonde di cui ho progettato l'ambientazione. Ironia della sorte, stanotte un veicolo impazzito l'ha attraversata da parte a parte. Mi era già successo da altre parti e per fortuna conducenti e passeggeri sono sempre usciti indenni. La causa dell'incidente è certamente un colpo di sonno o la guida in stato di ebbrezza. Ma il problema rimane. Come fare per

evitare i danni peggiori alle persone? tenere le piante a fusto legnoso lontane dalla parte laterale

evitare composizioni in roccia o materiali pesanti, nelle rotonde precedute da lunghi rettilinei

utilizzare arbusti

utilizzare un fondo non troppo compatto (ghiaia o lapillo vulcanico sono l'ideale)

evitare sistemazioni monotone sui tratti che accompagnano le strade alle rotonde

i colori di notte si vedono poco: puntare di più sulle luci

quando possibile lavorare sulla diversa tessitura delle pavimentazioni.

enfaticizzare le fasi di avvicinamento, di entrata e di uscita dalla rotatoria con geometrie facilmente percepibili dagli utenti (raggiera, elica, spirale, filari)

sottolineare con la vegetazione gli elementi strutturali della rotonda: (isola centrale, aree spartitraffico, attraversamenti pedonali, ingressi e le uscite, diametro interno ed esterno della rotatoria).

Didà L'architettura che struttura lo spazio di strade e piazze, deriva dalle arti militari, dall'architettura dei giardini e confluiscono su morfologie concentriche, cariche di caratteri simbolici.

La riforma della città industriale si trova a dover scegliere anche i propri modelli viabilistici tra i due schemi utilizzabili in ambito urbano, quello della rete radiale delle strade rettilinee con la la piazza stellare oppure quello della maglia ortogonale. Le città giardino introdurranno poi un altro modello viabile, ma rimarranno episodi più marginali.

Pro e contro,

Una sintesi dal punto di vista del paesaggista.

Ai commenti sui vantaggi e svantaggi tecnici, si sommano i commenti del paesaggista.

A confronto con l'incrocio semaforico tradizionale o con le vecchie isole spartitraffico, la nuova rotonda presenta una serie di vantaggi e svantaggi.

Pro

Sicurezza:

riduzione dei punti di potenziale conflitto (da 32 a 8)
riduzione dell'incidentalità (probabilità di incidenti e la loro gravità)
riduzione e moderazione del traffico
l'intersezione è più visibile

Funzionalità:

snellimento nella circolazione e abbattimento degli ingorghi interni alla rotonda (maggiore capacità di smaltire il traffico)
riduzione dei tempi di attesa (tempi morti semaforici)
possibilità di inversione del senso di marcia;
minori costi gestionali e di sorveglianza minor impatto degli inquinanti (gas e rumori diminuiscono per la riduzione della velocità)

Vantaggi paesaggistici

leggibilità dell'intersezione, percezione della rotatoria dai conducenti attraverso il chiaro riconoscimento delle sue parti, quali l'aiuola centrale, le isole spartitraffico e gli accessori (illuminazione, segnaletica, cartellonistica,)

l'isola centrale può essere arredata anche con elementi di un certo volume (alberi, cespugli, manufatti artistici) dato che non ci sono problemi di ostruzione visiva. Il conducente che entra in rotatoria si concentra verso la sua sinistra. Quella direzione deve avere visuale libera.

mettere in opera allestimenti e arredi di pregio dell'aiuola centrale che assumono valenza di valorizzazione e di connotazione dei luoghi.

Contro

Sicurezza:

rischio per i ciclisti perché si trovano spesso affiancati ai veicoli in uscita dalla rotatoria
difficoltà di attraversamento da parte di ciclisti e pedoni (continuità del traffico, mancanza di semafori)
una bella aiuola può distrarre il conducente, che deve rimanere attento a chi proviene dall'esterno

Funzionalità:

maggiori costi di realizzazione.
Impossibilità di regolare il flusso intervenendo manualmente sull'impianto semaforico (emergenze, o altro)
Impossibilità di garantire una corsia riservata ai mezzi pubblici. In generale, impossibile la gerarchizzazione delle strade e fra mezzi pubblici o privati.

allontanamento obbligato degli attraversamenti pedonali rispetto alle intersezioni

Svantaggi ambientali:

occupazione di maggiore spazio (la necessità di anelli con diametro esterno di almeno 24-30 metri ne limita l'inserimento in ambito urbano già edificato)

Una rotatoria, come ogni altra intersezione a raso, va realizzata in piano, o comunque in pendenza inferiore al 2%,

Svantaggi paesaggistici:

Opere pacchiane, ridondanti ed eccessive, fanno il paio con le rotonde incolte e abbandonate.