



Le rotatorie evitano molti incidenti, ma in tanti Comuni sono oggetto di un incontrollabile furore collettivo. Nascono così i rotomostri

Senza freni / di Stefano Lorenzetto

Giro gi-rotonda

Nel Paese dove impazzano le tavole rotonde e tutto tende alla sfericità, dai paraurti delle veline al girovita dei bancari, era fatale che anche le strade finissero per assumere la conformazione più consona allo smussato Dna nazionale. Ovunque si volga lo sguardo, è un fiorire incontrollato di rotatorie. A chi guida sulle strade provinciali e comunali procurerebbe meno disagi avere in corpo due litri di Prosecco. L'effetto finale è lo stesso: si torna a casa ubriachi.

Siamo giunti all'assurdo per cui i talebani del traffico consigliano - e, quel che è peggio, realizzano con i nostri soldi - «false rotonde, cioè rotatorie con precedenza all'anello poste su assi viari rettilinei e continui», in considerazione del fatto che «qualsiasi automobilista, anche il più ben intenzionato, raggiunge involontariamente velocità

elevate». Il suddetto intervento «ha l'effetto di spezzare la continuità della strada costringendo i veicoli a rallentare». Non capisco, allora, perché sprecare asfalto: si torni alle carrarecce, sulle quali al massimo poteva correre la cavallina storna, previa uccisione del proprietario.

Solo il mare si salva da questo delirio cantieristico: lì la rotonda non attacca, con buona pace di Fred Bongusto. Ma sulla terraferma ormai sembra di stare a Topolinia: cordoli, paletti di plastica gialla, dossi artificiali, zebraie bianche quadrate e rettangolari, passaggi pedonali di porfido, corsie ciclabili color rosso mattone, catarifrangenti inchiodati sulla carreggiata, profusione di segnaletica verticale e orizzontale. Le isole rotazionali stanno trasformando le città in altrettante piste Polistil per bambini.

Non contesto i vantaggi derivanti da questo metodo di regolazione del traffico, al cui confronto il semaforo appare preistorico. E prendo per buone le statistiche dell'Upi (Ufficio svizzero per la prevenzione degli infortuni): calo degli incidenti pari al 42% e riduzione dei danni alle persone pari al 61%. La precisione elvetica non si discute. Oltralpe sono arrivati a stabilire che il diametro ottimale delle rotonde è di 28 metri: avranno le loro buone ragioni. Tuttavia, se il predetto Upi fa presente che la realizzazione delle ro-

tatorie «non è sempre possibile e sensata», ci sarà un motivo, no?

No, in Italia no. Siccome siamo in arretrato di 100 anni rispetto all'Europa, dove il primo rond-point fu realizzato dall'architetto Eugène Hénard in place de l'Étoile, a Parigi, nel 1906, la rotonda va costruita sempre e comunque. Un modo assai stolido per recuperare il tempo perduto. È come se i nostri amministratori fossero caduti in preda a una sindrome compulsiva. Poco importa che l'inevitabile discrepanza fra ambizione dei progetti ed esiguità delle risorse costringa a soluzioni tampone manicomiali. Mi riferisco ai guardrail di plastica biancorossa posati agli incroci in attesa che arrivino le ruspe a costruire la rotonda vera e propria. Dato che nel Belpaese nulla è più stabile del provvisorio, come lamentava Giuseppe Prezzolini, restano in balia del vento per mesi e mesi. Affinché non volino via, li riempiono d'acqua o di sabbia, ma nelle giornate di maltempo levitano ugualmente, trasformandosi in micidiali birilli.

L'influenza rotorica è un'epidemia peggiore di quella aviaria. Il contagio, veicolato da una particolare razza di galletti chiamati sindaci, può avere esiti letali: Giacomo Vannucchi, un edicolante di Pistoia, voleva suicidarsi perché l'amministrazione comunale gli ha piazzato due grandi rotatorie distanti 700 metri l'una dall'altra, impedendo agli automobilisti di fermarsi ad acquistare i giornali.

Il costo di una rotonda s'aggira sui 60 euro a metro quadrato, eppure l'appalto dell'ultima rotatoria costruita dal Comune nei parag-

gi di casa mia prevedeva un importo base d'asta di 120.000 euro. Diviso per 60 vien fuori una rotonda da 2.000 metri quadrati. Come si vede, siamo ben lontani dai 615 metri quadrati che si otterrebbero con il diametro ottimale di 28 metri raccomandato dagli svizzeri. Temo che sulla costruzione massiva dei rondò qualcuno ci stia marciando, e non lo dico in senso motorio.

Mi si potrebbe obiettare che anche gli inglesi hanno smarrito la loro proverbiale compostezza, se è vero che a Swindon esiste da più di 30 anni la Magic Roundabout, un'immensa isola rotazionale che contiene cinque rotatorie più piccole. Si tratta di una mostruosità talmente eccezionale da sembrare voluta più che altro per motivi di marketing a sostegno dell'industria britannica dell'eccentricità. Non a caso la rotonda magica ha offerto lo spunto per una canzone pop degli Xtc, per la produzione di T-shirt e persino per un'intemerata di Beppe Grillo.

Invece la fantasia diventa realtà nel Trevigiano, dove non v'è crocicchio, come ho constatato di recente, che non inalberi il tabellone «Progetto rotonde», prodromico a chissà quali sfracelli nella viabilità. Del pari, la Provincia di Venezia si vanta d'aver votato un analogo piano di lavori «che prevede l'eliminazione in tre anni di 48 vecchi incroci». La Provincia di Prato ha addirittura lanciato il programma «Adotta una rotonda». E l'assessorato provinciale ai Lavori pubblici della città natale di Federico Fellini ha raggiunto le vette del lirismo: «Progetto Riminintorno». Giro giro tondo, casca il mondo. Occhio, ragazzi: qui finiamo tutti giù per terra. ●●●

Un rotomostro si annida anche nella vostra zona? La viabilità nella vostra città è stata sconvolta (nel bene o nel male) dalle rotonde? Raccontatecelo: pubblicheremo le testimonianze più interessanti. Nelle prossime pagine scoprite qual è il corretto comportamento in un rondò. Secondo «Quattroruote».

STEFANO LORENZETTO
Giornalista e scrittore,
con la rubrica «Senza freni»
inizia la sua collaborazione
a «Quattroruote».