



# COMUNE DI SIRACUSA



## LE ROTONDE STRADALI

realizzato a cura dello  
Sportello Unico del Cittadino  
su indicazione del  
XII Settore Mobilità e Trasporti



## ISTRUZIONI PER L'USO

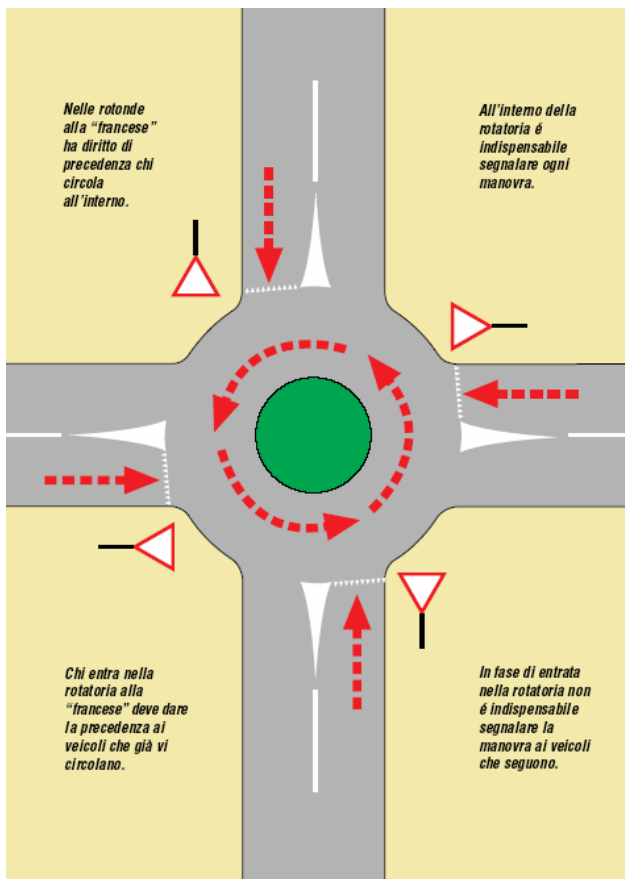


## CHE COSA È UNA ROTATORIA

Tecnicamente si tratta di un normale incrocio, ma è così definita per la sua forma circolare; è dotata di un'isola centrale dalle cui estremità partono e arrivano ramificazioni stradali che non necessariamente debbono essere geometricamente sistemate ed opposte fra 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'obiettivo prefisso è quello di migliorare la fluidità del traffico, ridurre i sinistri stradali, 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.**

## COME E' FATTA UNA ROTATORIA



A prescindere dalla loro forma, il tipo di rotonda 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 sulla rotonda.**

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 rotonde è oramai in forte disuso per la difficoltà di comprensione e la minore efficacia.





## 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.**

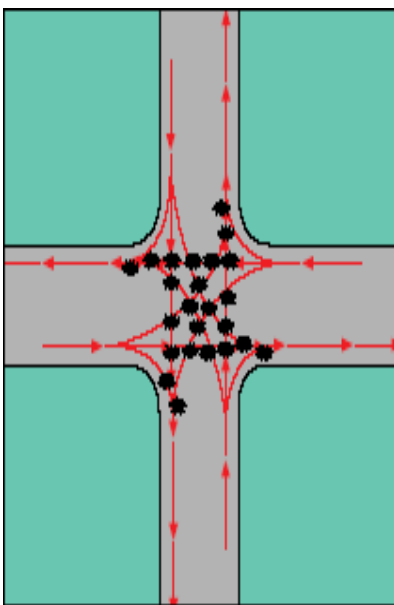
## COSA FARE ALL'INTERNO DELLA ROTATORIA

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 e di strisce longitudinali. In particolare, nelle rotatorie a due corsie di scorrimento, è buona norma impegnare la corsia esterna (cioè 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 gli indicatori di direzione.**

## I VANTAGGI DELLE ROTATORIE



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

- 1. Diminuzione della velocità di percorrenza del tratto stradale dove è posizionata la rotatoria.**
- 2. Diminuzione dei punti di conflitto fra i veicoli e perciò dei sinistri stradali e della loro gravità.**
- 3. Fluidificazione del traffico a causa della completa eliminazione dei tempi morti.**
- 4. Attenuazione della rumorosità e dell'inquinamento dell'aria rispetto agli incroci semaforizzati.**
- 5. Possibilità per i mezzi pesanti (e non) di compiere in sicurezza la manovra di inversione di marcia.**
- 6. Migliore aspetto architettonico della strada nell'intersezione.**

INCROCIO A 4 RAMI: 24 punti di conflitto



COMUNE DI SIRACUSA

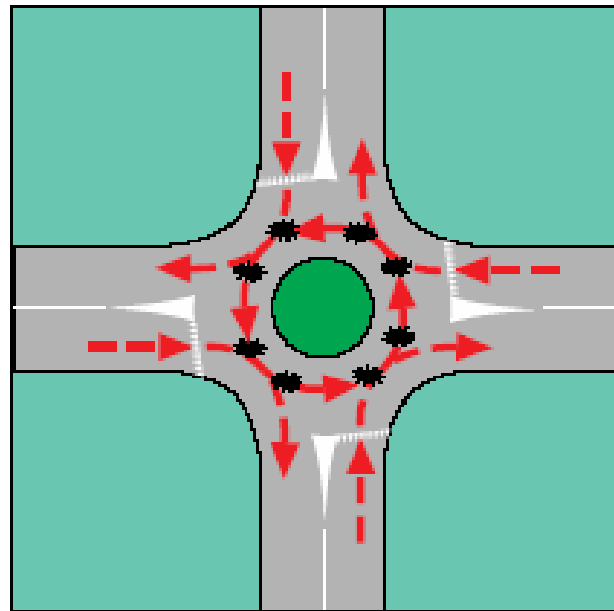


## I PUNTI CRITICI

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, sistemando dossi artificiali a breve distanza dalla rotatoria.



ROTONDA A 4 RAMI: 8 punti di conflitto

