

L'opera d'arte che fa quadrare il cerchio

La rotatoria, una soluzione elegante per snellire il traffico, si è affermata piuttosto tardi in Svizzera. Efficienti e a basso rischio di incidente, le «rotonde» sono diventate un elemento insostituibile sulle strade di oggi. Alcune di esse, sapientemente addobbate, emergono come isole nel mare del grigio.

TESTO THOMAS MÜLLER / FOTO ROBERT HUBER

■ La rotatoria più briosa della Svizzera si trova a Steffisburg (BE): la incontra dopo pochi minuti di viaggio chi va da Thun a Berna imboccando la cantonale. La sua unicità non consiste tanto nelle dimensioni – non superiori a quelle di altre sue consimili – quanto nell'opera d'arte che la arricchisce: una costruzione in acciaio lunga 35 e alta otto metri, che partendo dall'esterno scavalca «a onda» la sede stradale della rotatoria per ritoccare terra al centro di essa – formando una conca riempita di scintillante vetro – e poi slanciarsi in impennata verso il cielo.

Una rotonda che dice: qui c'è qualcosa di speciale, qualcuno che vuole dare un segno. Dietro l'opera c'è tutta una città sicura di sé, Steffisburg, un sobborgo di Thun con i suoi 15.400 abitanti. La spettacolare scultura è stata appositamente realizzata per questo luogo dall'artista greco Costas Varotsos. «Questa rotonda è unica, non se ne vedono di così da altre parti», dice con fierezza Marc Blaser, un giovane meccanico di moto che lavora proprio lì accanto.

Ma non sempre i consensi sono stati unanimi in città. «All'inizio erano tutti un po' scettici, ma quando l'opera è stata ultimata, circa tre anni fa, le perplessità si sono dileguate», afferma Hanspeter Zurflüh, oste del ristorante Bahnhof. La scultura piace allo chef della Gilda svizzera dei cuochi soprattutto al tramonto: «Quando la luce batte sulle lastre di vetro si crea un effetto di scintillio molto speciale», dice il 50enne, ricordando come nel frattempo la

rotonda sia quasi diventata il simbolo di Steffisburg. Ma perché mettere un'opera d'arte proprio in una rotatoria? Forse per impedire che lo sguardo possa «attraversare» la rotonda senza incontrare ostacoli, potrebbe pensare qualcuno, e non a torto. In una specifica norma per le «intersezioni con rotatoria», l'Associazione svizzera dei professionisti delle strade e dei trasporti (VSS) stabilisce infatti che la vista diretta oltre l'isola centrale deve essere impedita con vegetazione o altri elementi. Se i conducenti avessero vista libera, potrebbero essere distratti dal guardare a sinistra e quindi indotti a non rispettare l'obbligo di precedenza.

La rotonda per definizione

Questa funzione può essere assolta anche da un semplice terrapieno con cespugli. Ma per fare una rotonda «come si deve» ci vuole qualcosa di più. Plinio Bachmann, che tra l'altro ha lavorato per l'architetto Peter Zumthor ed è oggi drammaturgo al Burgtheater di Vienna, ha scritto nel suo libro «Roundabouts» che lasciare vuoto il centro del cerchio è come lasciare incolto un terreno fertile, quasi fosse terra di nessuno. Un posto, lì in quel mezzo, dove regna la legge della stravaganza, un'endave nell'universo dell'utile e del razionale. Il desiderio umano di creatività e l'obbligo altrettanto umano di progettualità convergono per natura in questo magico punto di attrazione, rendendolo «territorio di ideazione».

«Windjammer», l'opera della scultrice svizzera Gillian White non è stata inizialmente concepita per una rotonda, ma ora abbellisce una di esse, nei pressi di Martigny (VS): «Non lo pensavo, ma devo ammettere che la cosa è ben riuscita», dice l'artista.



Una festa di colori alla rotonda di Widen (AG): tre gufi, realizzati dal «realista fantastico» Bruno Weber.



CONSIGLIA Come si circola nelle rotonde

In Svizzera, da oltre 30 anni, i veicoli circolanti all'interno di una rotonda hanno sempre la precedenza. L'uscita dalla rotonda deve essere segnalata con l'indicatore di direzione. Ulteriori norme sono prescritte per le rotonde a due corsie: il conducente che subito dopo l'ingresso in rotonda ne esce a destra o prosegue dritto deve utilizzare la corsia esterna. Se invece intende prendere l'uscita sulla parte sinistra della rotonda, deve dapprima procedere sulla corsia interna e solo prima dell'uscita dirigersi su quella esterna, segnalando ovviamente la manovra con la freccia. E non dimenticate: ha la precedenza chi passa dalla corsia di sinistra a quella destra. In caso di rotonde a più corsie, spesso il traffico viene preselezionato con accessi a più corsie. Più informazioni sulla circolazione nelle rotonde sono disponibili presso ogni Ufficio della circolazione stradale. Vi auguriamo buon viaggio.

E il fatto che si tratti di territorio nuovo non fa che aumentarne l'attrazione. In Europa le rotonde hanno faticato a lungo a sfondare la breccia. La prima rotonda con senso di marcia obbligato ha visto la luce nel 1907 in Place de l'Etoile a Parigi, dove confluiscono dodici strade. Immediatamente il numero di incidenti diminuì e le code di carrozze, calessi, carri, pedoni, tram e automobili (le prime) scomparvero del tutto. Appena nata, tuttavia, la rotonda dovette scontrarsi con la cocciutaggine delle autorità, che a Parigi come altrove pensarono bene di imporre anche nelle rotonde l'obbligo di dare la precedenza ai veicoli in entrata da destra.

Ovviamente la circolazione rotondaria ne risultò bloccata e anche il numero degli incidenti conobbe una nuova impennata, ma ciò malgrado nel 1925 numerosi paesi adottarono questa regola senza metterne in discussione la validità. Anche gli Stati Uniti adottarono senza compromessi il diritto di precedenza a destra, norma infausta per la circolazione rotondaria; ma non l'Inghilterra, dove in un primo tempo si rinunciò all'obbligo di dare la precedenza ai veicoli in entrata e nel 1966 fu introdotto definitivamente il diritto di precedenza ai veicoli circolanti in rotonda. Con invidia i francesi guardavano fiorire oltremontana migliaia

di rotonde perfettamente funzionanti. Gira e rigira, dopo anni di tentennamenti, Parigi decretò infine il ritorno al diritto di precedenza ai veicoli in circolazione rotondaria.

Altri paesi seguirono l'esempio, e tra essi anche la Svizzera. Secondo il Touring Club Svizzero (TCS), la prima rotonda basata su questo diritto di precedenza fu realizzata nel 1977 presso Gland (VD), ma anche il Canton Grigioni può annoverarsi tra i pionieri: Hans Peter Lindenmann – esperto in traffico del Politecnico di Zurigo – progettò infatti una rotonda sperimentale nel centro di St. Moritz, presso l'Hotel Stefani. «Allora non esistevano ancora norme», dice il professore. Le informazioni raccolte nel test consentirono la definizione di norme per le rotonde (v. anche «Vantaggi a tutto tondo» a pag. 19).

Gli archetipi in Svizzera

«Ma solo negli anni '90 è scoppiata una vera e propria mania della rotonda», spiega Friederike Schmid, direttrice di «Communication by Art» a Wohlen AG, impresa che si occupa di progetti artistici in spazi pubblici (spesso proprio nelle rotonde). «Le rotonde sono il biglietto da visita di un comune», afferma la specialista elencando i cinque diversi format di roton-

NEWS NEWS NEWS NEWS NEWS NEWS NEWS NEWS NEWS NEWS NEWS NEWS NEWS NEWS NEWS NEWS NEWS NEWS NEWS



Porsche Cayenne al debutto con motori V6 benzina e diesel Con l'inizio delle consegne dei due nuovi modelli a 6 cilindri, Cayenne e Cayenne Diesel, la Dr. Ing. h. c. F. Porsche AG di Stoccarda conclude il lancio sul mercato della nuova generazione della fuoristrada sportiva. Entrambe le vetture coniugano al meglio le tipiche caratteristiche della Cayenne – come confortevole sportività e perfetta attitudine offroad – con una esemplare efficienza (meno di dieci litri di carburante al cento). La significativa riduzione dei consumi ha potuto essere ottenuta anche grazie al nuovo cambio automatico a otto rapporti Tiptronic S con dispositivo start & stop. www.porsche.ch

Come una cornice «in movimento»: la rotonda d'arte di Steffisburg, realizzata dall'artista greco Costas Varotsos, «inquadra» il massiccio dello Stockhorn.



da oggi possibili: «stile natura» (monticello con alberi e vegetazione), «stile Heidi» (aiuola con splendidi e originali ornamenti floreali, come stemmi e altri motivi a fantasia), «stile decorazione» (possibili soggetti: statua di un personaggio, vecchio carro dei pompieri del museo locale, mucca in plastica o dinosauro di cemento), «stile pubblicità» (un'impresa si avvale del «veicolo rotonda» per presentarsi in modo più o meno discreto) e infine «stile arte» (un artista, un architetto o un designer realizza per la rotonda una speciale opera).

«Peccato che qui non ci siano più quei bei fiorellini», dice una passante che arriva alla rotonda venendo dalla stazione. Spesso, le rotonde «stile arte» non devono tuttavia superare solo i pregiudizi della popolazione, ma anche quelli del mondo dell'arte. «Quando si tratta di una rotonda alcuni artisti arricciano il naso», conferma la rinomata scultrice svizzera Gillian White, «e francamente riconosco di appartenere a questo gruppo». Una scultura bisogna poterla incontrare, toccarla, osservarla girandoci intorno o standoci in mezzo, e la sua opinione è che tutto questo in una rotonda non sia possibile. Ciò malgrado, qualche anno fa una sua opera – «Windjammer» – è andata a impreziosire una rotonda nel basso Vallese, presso Martigny, e l'artista non se ne pente: «Non lo pensavo, ma devo ammettere che la cosa è ben riuscita».

Oggi, gli artisti che hanno accettato la «sfida della rotonda» sono felici di vedere le loro opere incontrare sempre più gente nel frenetico traffico quotidiano, piuttosto che lasciarle per mesi a sonnecchiare in musei o giardini d'arte. «Se la gente non va all'arte, gliela portiamo noi», commenta Friederike Schmid, riferendosi alla nostra epoca di grande mobilità e quindi alla facilità di contattare il pubblico nelle zone di transito. Questo ha spinto il «realista fantastico» Bruno Weber a portare a Widen (AG) tre gufi dal suo noto parco di sculture di Dietikon (ZH), e l'architetto Costas Varotsos a realizzare a Bützberg BE quella che il TCS reputa la più bella della Svizzera. «Le rotonde sono luoghi appassionanti, perché sono punti di riferimento nel nostro viaggiare» – così Varotsos motiva il suo interesse – «e da sempre nei propri viaggi l'uomo ne fa uso per orientarsi: montagne, costiere, laghi, rocce, alberi...». Le opere d'arte alle rotonde hanno lo stesso significato. Caratterizzano la cultura del luogo. Nella nostra società mobile rappresentano piccoli ma importanti punti di orientamento che si imprimono nella mente e creano ricordi».

Veicolare l'arte alla gente

A Steffisburg, Varotsos – professore all'Università Aristotele di Salonicco – ha studiato attentamente l'ambiente circostante. Chi guarda verso la rotonda

dal vecchio ponte in legno sul torrente Zuig e lascia correre lo sguardo verso l'orizzonte vede una perfetta raffigurazione simbolica: la struttura d'acciaio «incornicia» la maestosa vetta dello Stockhorn. «La scultura attraverso la quale si passa è come la porta dell'Oberland bernese», dice il sindaco Jürg Marti. I progetti d'arte nelle rotonde devono passare al severo vaglio degli ingegneri, non tanto per i contenuti quanto per gli aspetti tecnici. Il Canton Zurigo, ad esempio, ha emanato una «direttiva sulle rotonde» di trenta pagine, che stabilisce appunto i principali criteri per la loro realizzazione. Essa sancisce che un comune può soddisfare il proprio desiderio di distinguersi «solo a condizione che la sicurezza del traffico non venga messa a rischio» e naturalmente, che i costi extra «vanno interamente a carico del committente».

René Wütrich – responsabile progetti stradali all'ufficio cantonale del genio civile – dichiara che il Canton Berna vede fondamentalmente con favo-

VANTAGGI A TUTTO TONDO

Le rotonde dimostrano tutta loro efficienza in situazioni di forte traffico e oggi i ricercatori hanno trovato soluzioni per migliorare ulteriormente la loro performance: in particolare mediante il raddoppio delle corsie.

«La resa di una rotonda può essere incrementata del trenta per cento raddoppiando le corsie di accesso e di transito», spiega il professor Hans Peter Lindenmann dell'Istituto per la pianificazione del traffico e per sistemi di trasporto (IVT) del Politecnico di Zurigo. «Superrotonde» come queste sono già in azione nel Canton Friburgo (Avry-sur-Matran e Morat), nel Canton Lucerna (Kriens e Sursee) e nel Canton Zugo (Sihlbrugg). Il raddoppio di corsie può essere segnalato con strisce oppure semplicemente ottenuto con un allargamento della carreggiata.

Gli accessi a doppia corsia consentono non solo di gestire un maggiore volume di traffico a parità di tempo, ma anche di dividere il traffico a seconda delle direzioni, convogliandolo nella corsia esterna o interna. Ma questo raddoppio di corsie non rende le rotonde più complesse e pericolose? Lindenmann fugge subito questo timore: le cifre sugli incidenti non sono infatti peggiori di quelle relative alle rotonde monocorsia e si attestano nello stesso ordine di grandezza in rapporto ai volumi di traffico gestiti.

Il professor Lindenmann e l'IVT hanno avviato gli studi in questo settore oltre vent'anni fa. Allora non esistevano ancora metodi di calcolo e norme, furono proprio i dati dell'IVT a fornire le necessarie basi. Negli anni Lindenmann è diventato un autentico fan delle rotonde: «Sul piano della sicurezza e della fluidità del traffico le rotonde sono una soluzione molto efficiente», una realtà confermata dal fatto che raramente si formano code ferme e che, anche in situazioni di forte traffico, nel peggiore dei casi si vengono a creare solo rallentamenti. Rispetto a un normale incrocio, una rotonda riduce del trenta per cento gli incidenti in generale e perfino del cinquanta per cento quelli con danni alle persone.



Nuova SEAT Alhambra La nuova Alhambra è l'accompagnatrice ideale per coloro che prediligono uno stile di vita attivo e sportivo. Come per ogni SEAT, sportività e piacere di guida vanno di pari passo all'elevato valore d'utilità: la sua straordinaria dinamica di guida, la potenza dei propulsori – da 140 CV a 200 CV – e il moderno equipaggiamento high-tech rendono ogni chilometro percorso con l'Alhambra un vero e proprio spasso. Il fiore all'occhiello dell'Alhambra è la sua straordinaria efficienza: il consumo normalizzato di soli 5,5 litri situa il propulsore 2.0 TDI da 140 CV/103 kW tra i migliori del segmento. La nuova Alhambra sarà lanciata sul mercato svizzero in settembre, con prezzi a partire da 42 000 franchi. www.seat.ch

re l'arte alle rotonde, ma che l'opera da realizzare «non deve distrarre l'attenzione dei conducenti, ad esempio con parti o scritte mobili», né ovviamente invadere lo spazio in linea orizzontale e verticale riservato alla circolazione. Ad esempio, la scultura di Steffisburg deve elevarsi almeno quattro metri e mezzo al di sopra del campo stradale.

Il concorso della rotonda

Una «rotonda d'arte» richiede tempo, verifiche e pazienza. Secondo Friederike Schmid la fretta è cattiva consigliera anche e soprattutto in progetti del genere: «Un comune interessato deve innanzitutto valutare come intende presentarsi e su quale soggetto orientarsi in funzione delle sue linee guida e dei suoi orientamenti futuri». Steffisburg ha creato un gruppo di lavoro, ha definito le basi del concorso di appalto, ha invitato artisti regionali, nazionali e internazionali a parteciparvi e ha affidato la selezione del migliore progetto a una giuria, formata

sia da esponenti del mondo dell'arte e dell'imprenditoria che da rappresentanti del cantone. Non si è mai voluto puntare su un'opera elitaria. «Abbiamo presentato il progetto vincente nei tre giorni della Gewa 2005, la fiera del commercio e dell'artigianato, confrontandoci con tutte le domande della cittadinanza», dice Schmid. Nel contempo il comune

Per collezionisti e curiosi

Un viaggio fotografico internazionale e un divertente reportage sul tema architettura e traffico: tra il 1997 e il 2000, l'artista svizzero Andreas Züst ha fotografato circa 2300 rotonde, una selezione delle quali è stata pubblicata nel 2003 nel libro «Roundabouts» con testi dello scrittore Plinio Bachmann (Edition Patrick Frey, 128 p.). Un'altra raccolta fotografica di rotonde è proposta dal sito www.kreiselkunst.ch, che da circa sei anni documenta i progetti realizzati in Svizzera. Chi lo desidera può inviare proprie foto di particolari rotonde con un breve commento. Il sito offre anche un link per accedere a siti di nove altri paesi dedicati a questo tema.

ha cercato sponsor in modo da contenere il proprio onere a 20.000 franchi.

A sostenere il progetto sono diverse dozzine di sostenitori e sponsor, i maggiori 28 sono menzionati su un'apposita tavola nella rotatoria. Uno di essi è il provider di energia NetZulg, a conferma del suo attaccamento alla regione. «La scultura si presenta leggera ed elegante, conferisce un profilo moderno e progredito al comune di Steffisburg», dice con soddisfazione Thomas Gander, rappresentante dell'impresa.

Tutto gira intorno al Maggiolino

Cento chilometri più a est, un'altra rotonda con una scultura metallica deve la sua esistenza allo sponsor privato: quella presso Buchs (ZH) con il suo inconfondibile Maggiolino VW artisticamente rielaborato. Tutto ebbe inizio con il progetto di una circonvallazione, sistematicamente rimandato dal cantone per mancanza di fondi, che avrebbe dovuto eliminare il problema delle code al passaggio a livello.

Su iniziativa del comune, diverse imprese e proprietari privati di terreni decisero di finanziare di propria tasca il progetto, «una prima assoluta per una strada cantonale», come ricorda Rudolf Bernhard, allora responsabile della sede AMAG Automobili e Motori SA, Ricambi e Accessori sostenitrice sin dalla prima ora di questa iniziativa. Grazie ai fondi così raccolti – pari a circa un terzo dell'investimento – la circonvallazione di Dällikerstrasse poté essere inaugurata nell'autunno 2004. Il soggetto decorativo della rotonda – ideato e realizzato dallo scultore locale John A. Tobler – è un Maggiolino rosso interamente svuotato e quindi ridotto a sola carrozzeria, sverniciato, adattato negli interni e protetto con uno speciale trattamento antiruggine a base di cera. Vetri e fari sono stati rifatti in metallo, mentre la carrozzeria è stata trattata in modo da presentarsi apparentemente arrugginata. Da una fontana sgorga acqua che va a scorrere su questo guscio metallico arrugginito, simboleggiando la scritta ai piedi della scultura: «läuft und läuft ...» (e va e va e va...)