

# AFFRONTARE LE ROTATORIE



Le rotatorie sono state inventate per snellire e facilitare lo scorrimento del traffico.

In un mondo ideale per un ciclista superare una rotatoria dovrebbe essere semplice: si rallenta, si dà la precedenza ai velivoli che sono già all'interno, si entra, si percorre la rotatoria e, dopo averlo segnalato con il braccio, si esce.

Purtroppo non è così semplice.

---

US Vicarello 1919  
febbraio 2025

[www.usv1919.it](http://www.usv1919.it)

Anche un ciclista avveduto e prudente rischia sempre qualcosa affrontando una rotatoria.

Vediamo perché.

Il primo motivo è che affrontare in sicurezza una rotatoria vuol dire non rispettare quanto stabilito dal Codice della strada che prescrive che il “velocipede” deve mantenersi sul margine destro della corsia per non intralciare i veicoli a motore (articolo 143). Ora, affrontare una rotatoria in bicicletta tenendosi sulla destra è estremamente pericoloso perché comporta il rischio che l’automobilista che invece esce alla prima uscita a destra ci tagli la strada. Sulla destra possiamo rimanere solo nel caso la rotatoria sia piuttosto piccola e noi si voglia uscire alla prima uscita a destra.

Il secondo motivo è che mantenersi sul bordo destro della strada vuol dire mantenersi in una posizione che rende il ciclista ben poco visibile per l’automobilista che lo superi anche a causa del cosiddetto “angolo cieco”.

Quindi quando in bicicletta affrontiamo una rotatoria **qualsiasi sia l’uscita che intendiamo prendere** è opportuno posizionarsi nel centro della corsia (se la rotatoria è ad una sola corsia) e comunque nel centro della corsia di destra se intendiamo uscire nella prima o nella seconda uscita.

Se invece la rotatoria è a due corsie e intendiamo imboccare una uscita della rotatoria che si trova nella parte sinistra, conviene posizionarsi nella corsia a sinistra in modo da occupare la parte di strada vicino al centro della rotatoria in modo che l'automobilista non sia tentato di sorpassarci.

Riassumiamo come, secondo noi, un ciclista deve affrontare una rotatoria:

**1** Avvicinandosi alla rotatoria, anche la più "tranquilla", è bene rallentare. La nostra media non ne sarà danneggiata. La nostra sicurezza invece ne trarrà un indubbio vantaggio.

**2** Diamo un'occhiata a chi ci segue. Non facciamo il madornale errore di procedere ad "udito" e non solo perché ci sono auto silenziosissime come quelle elettriche.

**3** Se non ci sono auto o altri velivoli in rapido avvicinamento, segnaliamo con il braccio sinistro che intendiamo spostarci verso il centro della corsia o verso la corsia di sinistra.

**4** Mentre facciamo in tutta sicurezza questa manovra controlliamo la situazione della rotatoria, controlliamo cioè che non ci siano veicoli “dentro” di essa a cui dovremo dare la precedenza o che, comunque, non ci siano autoveicoli che potrebbero immettersi nella rotatoria a breve. E’ vero che una volta entrati nella rotatoria la precedenza è nostra ma “fidarsi è bene ma non fidarsi è meglio”.

**5** Una volta dentro la rotatoria se vogliamo imboccare la prima uscita teniamoci sulla destra della rotatoria e usciamo.

**6** Se, invece, vogliamo uscire alla seconda uscita manteniamoci sempre abbastanza lontano dal bordo della strada e poi “viriamo” con una certa decisione verso l’uscita segnalandolo con il braccio. Comunque in questo caso a meno di non avere a che fare con automobilisti particolarmente deficienti la manovra non comporta molti rischi.

# 7

Se non usciamo alla prima uscita e dobbiamo percorrere una porzione piuttosto ampia della rotatoria pedaleremo sulla corsia interna della rotatoria, vicino al cordolo e la percorreremo sino a quando transitiamo dinnanzi alla uscita che precede quella che vogliamo imboccare per uscire. In questo caso conviene segnalare che vogliamo tenere la corsia di sinistra fino al momento in cui in prossimità dell'uscita dobbiamo "deviare", ma senza fare una manovra brusca, a destra, segnalandolo naturalmente col braccio destro. La manovra è effettivamente pericolosa, specie in caso di rotatorie particolarmente transitate.





manovra corretta se si esce alla prima uscita a destra

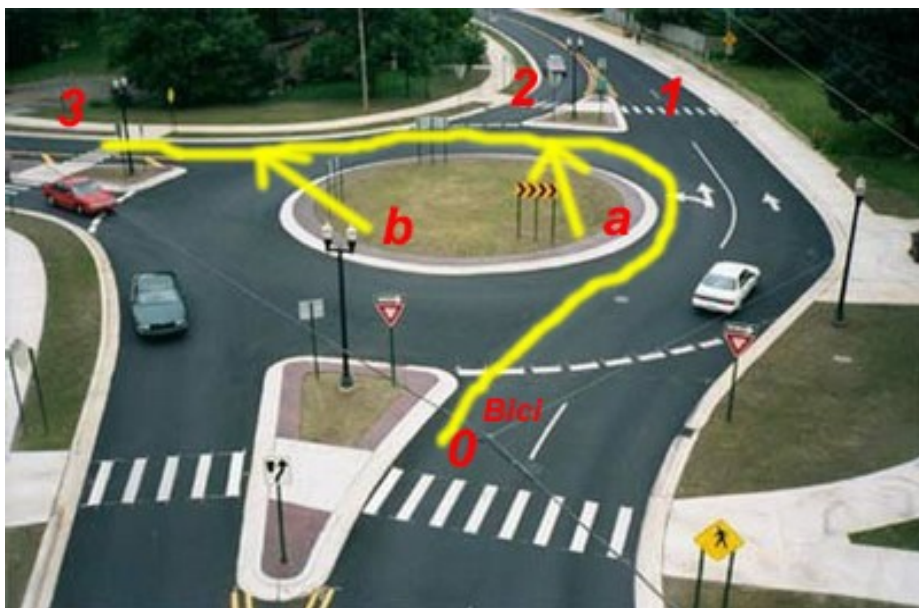


Manovra corretta per il nostro codice della strada ma estremamente rischiosa se non si esce alla prima uscita a destra.

---

US Vicarello 1919  
febbraio 2025

[www.usv1919.it](http://www.usv1919.it)



Manovra sicura nel caso non si esca alla prima uscita.

Illustrazioni tratte da: [https://www.ciclistaurbano.net/bici\\_rotatoria.html](https://www.ciclistaurbano.net/bici_rotatoria.html)



---

US Vicarello 1919  
febbraio 2025

[www.usv1919.it](http://www.usv1919.it)

Queste manovre – alcune sono tutt'altro che semplici sempre considerato che noi ciclisti siamo utenti deboli della strada – richiedono, secondo chi scrive, alcuni accorgimenti.



Una volta che ci siamo accertati di quelli che stanno dietro di noi conviene concentrarsi su quelli che sono dentro ma soprattutto su quelli che stanno per entrare nella rotatoria. Guardiamoli bene negli occhi in modo da capire se ci hanno visti. Se temiamo che non ci abbiano visto rallentiamo, mani sui freni e urliamo con quanto fiato abbiamo in corpo!



Nel compiere la difficile manovra del punto **7** manteniamoci abbastanza vicini al cordolo centrale della rotatoria in modo da evitare che qualche imbecille abbia la bella pensata di infilarsi fra noi e il cordolo.





Durante la circolazione nelle rotatorie a singola carreggiata, non molto larghe, conviene che il ciclista stia nel mezzo, come fosse una mezzo a motore, iniziando progressivamente, sempre senza manovre brusche, ad avvicinarsi alla sua uscita dopo aver disteso il braccio verso destra.

Un'ultima considerazione che è anche una raccomandazione: nelle rotatorie poste vicino agli svincoli di autostrade, tangenziali, superstrade, ecc. la bicicletta appare come una sorta di barchetta in mezzo ad una tempesta di auto e camion che la sorpassano da tutte le parti e in modo tutt'altro che sicuro. La cosa migliore è evitare questi "nodi". Meglio fare qualche chilometro in più che correre rischi inutili.



---

**US Vicarello 1919**  
**febbraio 2025**

[www.usv1919.it](http://www.usv1919.it)

## **RIPORTIAMO QUESTE CONSIDERAZIONI FINALI CHE RIMETTIAMO ALLA**

### **RIFLESSIONE COLLETTIVA.**

*"Se si potesse mettere su un piatto di una bilancia l'incremento di sicurezza connesso alla massiccia costruzione di piste ciclabili fatte negli ultimi 20 anni e sull'altro piatto l'incremento dei rischi causato dalla altrettanto massiccia costruzione di rotatorie si vedrebbe che la bilancia non si muove perché, a fronte di un indubbio incremento di sicurezza introdotto dalle piste ciclabili, c'è un corrispondente incremento dei rischi connesso alla enorme diffusione di rotatorie e quindi per i ciclisti non è cambiato niente dal punto di vista della sicurezza.*

*Chi inizia a pedalare oggi non può che prendere atto della attuale situazione perché non ha termini di paragone ma chi pedala da tempo sa che l'assetto viabilistico sino agli anni 90, quando non si sapeva neppure cosa erano le piste ciclabili e le rotatorie erano presenti solo nelle grandi piazze, era più favorevole al Ciclista perché pedalare ed avere sempre sulla destra il ciglio della strada o un marciapiede è più sicuro che transitare tra le forche caudine di una rotatoria dove il Ciclista deve mettersi totalmente in gioco e non ha una zona franca che lo protegga.*

*Quando non c'erano né rotatorie né piste ciclabili il Ciclista che pedalava vicino al marciapiede o al ciglio della strada viaggiava sicuro, le strade erano larghe perché non dovevano, come ora, essere ristrette per far posto alle piste, quasi sempre ciclo pedonali segregate da cordoli e i pericoli che gli venivano da dietro erano insignificanti perché le auto avevano quasi sempre abbondanza di spazio per superare in sicurezza il ciclista.*

*Giunto all'incrocio, semaforizzato o no, il Ciclista decideva lui quando superarlo, era, a suo modo, padrone della sua sicurezza, non era in balia di nessuno come oggi quando entra in una rotatoria."*

[https://www.ciclistaurbano.net/bici\\_rotatoria.html](https://www.ciclistaurbano.net/bici_rotatoria.html)

## **Fonti:**

<https://www.quora.com/How-do-you-get-around-a-roundabout-on-a-bicycle>

<https://www.cyclescheme.co.uk/community/how-to/how-to-negotiate-roundabouts>

<https://www.quora.com/Can-you-overtake-a-cyclist-on-a-roundabout>

[https://www.elconfidencial.com/alma-corazon-vida/2023-12-04/explica-como-deberian-entrar-los-ciclistas-a-las-rotondas-y-despierta-la-polemica-en-redes\\_3786973/](https://www.elconfidencial.com/alma-corazon-vida/2023-12-04/explica-como-deberian-entrar-los-ciclistas-a-las-rotondas-y-despierta-la-polemica-en-redes_3786973/)

<https://www.citycycle.com/10017-les-ronds-points-a-velo/>

<https://weelz.ouest-france.fr/conseils-rond-point-velo-ville-securite/>

<https://gravelmagazine.it/come-affrontare-le-rotatorie-in-bicicletta-e-uscirne-vivi/>

[https://www.ciclistaurbano.net/bici\\_rotatoria.html](https://www.ciclistaurbano.net/bici_rotatoria.html)

<https://mobilitadolce.fondazioneania.it/le-rotatorie>

Qui, lo avete capito, siamo in Inghilterra e la guida è a sinistra ... però la difficoltà è che il ciclista deve affrontare, sembrerebbe, una doppia rotatoria!



---

**US Vicarello 1919**  
**febbraio 2025**

[www.usv1919.it](http://www.usv1919.it)