

Conducenti contromano: incidenti, interventi

Fonte

Ufficio svizzero per la
prevenzione degli infortuni upi
Laupenstrasse 11
CH-3008 Berna

Tel. 031 390 22 22
Fax 031 390 22 30
E-mail info@upi.ch
Internet www.upi.ch

Per informazioni

Gianantonio Scaramuzza

1. Situazione

Le notizie riguardanti conducenti che circolano in contromano sulle autostrade oppure incidenti contromano hanno del sensazionale, e per tale motivo riscuotono ampia eco nelle corrispondenze dei media. Il fatto che non ad ogni annuncio radiofonico faccia seguito un incidente può portare ad una percezione errata del problema.

Per questo motivo l'Ufficio svizzero per la prevenzione degli infortuni ha realizzato una ricerca pilota sull'argomento che persegue i seguenti obiettivi: valutare l'entità del fenomeno contromano in Svizzera, indagare sui fattori rischio ed elaborare i possibili interventi e misure.

Per poter capire a fondo la problematica contromano e analizzarla, è essenziale distinguere in modo conseguente tra *incidenti contromano*, *annunci radiofonici* e *punti di partenza del contromano*.

2. Quali studi esistono?

Da ricerche effettuate in Svizzera, Austria, Olanda, Finlandia, Francia e USA emerge quanto segue:

- per quanto siano rari gli incidenti contromano, questi comportano esiti molti gravi. Il luogo e l'ora degli incidenti e degli aggiornamenti radiofonici spesso non si coprono;
- nel gruppo a rischio rientrano i conducenti giovani che, dopo aver bevuto, effettuano manovre azzardate (inversione di marcia) e conducenti anziani che di notte scambiano l'uscita dell'autostrada per l'entrata;
- nella metà dei casi circa, il contromano inizia all'uscita dell'autostrada. L'altra metà inizia sull'autostrada stessa, mentre in questo caso si dispone di risultati divergenti relativi alla suddivisione in "inversione di marcia" e "ripartire contromano da un'area di servizio o di sosta";
- per affrontare il problema si propongono interventi infrastrutturali come una segnaletica e una guida del traffico inconfondibili nell'area del raccordo. I cosiddetti road blocker, consistenti in dispositivi che bloccano fisicamente i conducenti contromano, vengono valutati con riserva. Per contro, si rivelano molto utili i bollettini sulla viabilità. Anche dall'uso degli anabbaglianti di giorno ci si attende un effetto positivo. I sistemi elettronici che riprendono i conducenti contromano, presentano una quota di comunicazioni erronee *troppo* elevate.

3. Norme e impianti esistenti: come si presenta la situazione in Svizzera?

Oggi, in Svizzera esistono tre diverse, e in parte vecchie, norme contenenti indicazioni isolate su costruzione e segnalazione dei raccordi autostradali. Inoltre, una piccola rilevazione dell'upi presenta un quadro molto eterogeneo rispetto alla segnaletica. Concerne in particolare il numero di segnali "divieto di accesso" e il tracciamento di frecce direzionali.

4. Comunicazioni e incidenti: quale quadro si presenta in Svizzera?

Tra ottobre 2003 e ottobre 2005, sono stati mandati in onda 135 *aggiornamenti relativi a un conducente contromano*. Dopo 2 fino a 5 aggiornamenti (ovvero da 7 a 12 minuti) la situazione era spesso tornata alla normalità. Un appariscente numero elevato di annunci radiofonici interessava la A16 (Bienne–Tavannes), la A6 (Interlaken–Berna), la A13 (Sargans–Coira) e la A5 (Soletta–Bienne).

Tra il 2000 e il 2004, la polizia ha annualmente registrato una media di 21 *incidenti contromano* con 3 morti e 20 feriti. Questi incidenti sono dunque molto rari, ma gravissimi. Anche la regione di Yverdon, la A9 tra Monthey e Villeneuve, la A51 e la A5 nella regione Neuchâtel/Vue des Alpes si sono distinti.

In rapporto a tutti gli incidenti autostradali, le seguenti caratteristiche sono sovrarappresentate tra gli incidenti contromano (Tabella 1).

Tabella 1:
Fattori rischio per incidenti contromano

| Critério | Fattore rischio | Rischio relativo |
|--------------------|--|------------------|
| Condizioni di luce | Notte | 1.81 |
| Sesso | Donna | 1.66 |
| Età conducente | Più di 65 anni | 7.65 |
| Mancanza/influenza | Influsso di sostanze (alcol, stupefacenti, medicinali) | 3.68 |

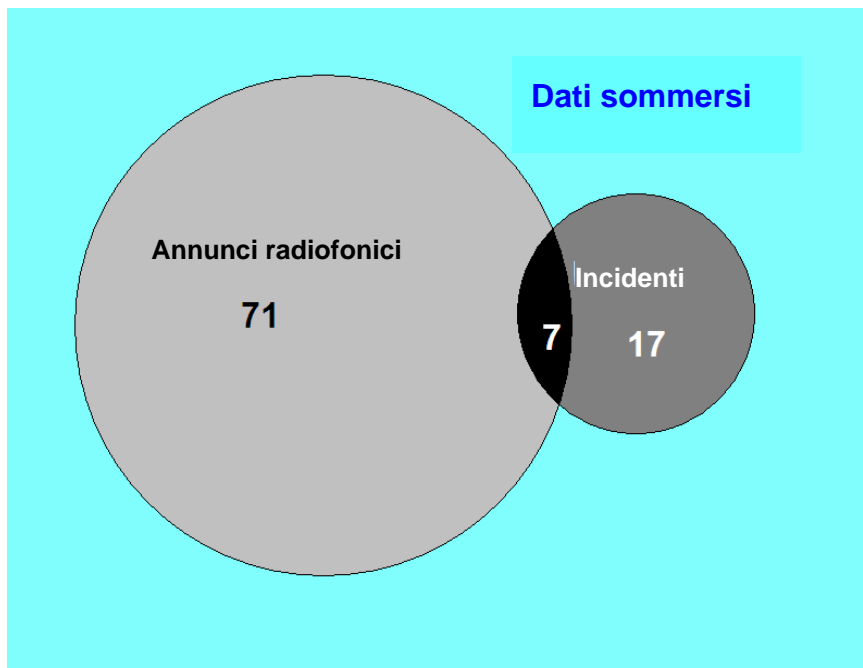
Il rischio relativo indica di quante volte è maggiore il rapporto fra incidenti contromano e tutti gli incidenti autostradali in presenza del fattore rischio rispetto alle condizioni in assenza del fattore rischio. Detto in altre parole, ciò significa che ad esempio di notte, calcolato sul totale degli incidenti autostradali, la quota di incidenti contromano è 1.81 volte superiore rispetto al giorno.

Dal confronto di aggiornamenti e incidenti emerge che si registrano circa 11 volte più aggiornamenti che incidenti. Spiccano le ore notturne per l'elevato numero di incidenti e le esigue comunicazioni nonché le ore di punta a mezzogiorno per i pochi incidenti e le numerose

comunicazioni. Altrimenti non si presenta un collegamento palese tra la frequenza delle comunicazioni e gli incidenti.

La sovrapposizione di incidenti e comunicazioni evidenzia che aggiornamenti radiofonici e incidenti corrispondono molto raramente. Il risultato rivela una certa efficacia degli annunci radiofonici: una volta annunciato via radio, il contromano comporta raramente degli incidenti, mentre gli incidenti contromano sono raramente preceduti da un aggiornamento (Figura 1).

Figura 1:
Totale di tutti i conducenti contromano (ott. 2003-dic. 2004)



5. Quali gli interventi necessari?

È da presumere che gli *annunci radiofonici* costituiscano un intervento essenziale per prevenire gli incidenti contromano. Le polizie cantonali, Viasuisse e la radio sono i principali attori in questo ambito. Questi enti hanno raggiunto un ottimo livello di qualità nella gestione degli aggiornamenti di conducenti contromano. Ogni miglioramento, per piccolo che sia, nel procedimento (frequenza delle comunicazioni, velocità della messa in onda) può comportare un notevole guadagno in materia di sicurezza. Pertanto questi enti sono invitati a migliorare continuamente il loro procedimento. In particolare si pensa all'intervallo tra l'entrata della comunicazione e la messa in onda alla radio. Va dunque verificata la possibilità di poter mandare in onda immediatamente ogni comunicazione, indipendentemente dal programma trasmesso in quel momento. Inoltre va garantita la divulgazione a tutte le radio private.

L'alcol, la notte e l'età avanzata sono fattori rischio noti e già spesso oggetto di interventi educativi e controlli stradali (*controlli dell'alito* senza indizi di ebbrietà, accertamento della *capacità di guida* tra le persone di oltre 70 anni). Questi contribuiscono a prevenire pure gli incidenti contromano.

I risanamenti architettonici a tappeto dei *raccordi autostradali* si rivelano inefficaci, visto che gli incidenti contromano sono rari e dispersi. Presumibilmente, inoltre, solo la metà circa di tutti i conducenti inizia a percorrere l'autostrada contromano agli imbocchi. Sono opportune le misure low-cost a tappeto (freccie direzionali e segnaletica su ambo i lati con il segnale "accesso vietato" in senso opposto). Va valutata la possibilità di ubicare un segnale speciale.

I dipartimenti di lavori pubblici cantonali con tronchi autostradali interessati da molti incidenti contromano e da molti annunci radiofonici, saranno informati sui risultati della ricerca.

Le *norme* rilevanti per l'arredo dei raccordi autostradali vanno sottoposte a revisione.

Gli *apparecchi elettronici* per rilevare i conducenti contromano sono molto soggetti a risultati erronei. Un uso a tappeto non è finanziabile e avrebbe per conseguenza una quantità intollerabile allarmi falsi.

6. Bibliografia

- B+S Ingenieure AG, Ernst Basler + Partner AG & Landert Farago Partner. (2004). *Wirksamkeit und Nutzen der Verkehrsinformation (Forschungsauftrag SVI 2000/386)*. Bern: Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK, Bundesamt für Strassen ASTRA.
- Blokpoel, A. & Braimaister, L. (1998). *Wrong-way drivers on motorways. Part I: The extent and development of the number of wrong-way drivers prior to the end of 1996*. Leidschendam: Institute for road safety research, SWOV.
- Blokpoel, A. & De Niet, M. (2000). *Wrong-way drivers and head-on-collisions on motorways: Number and development of their threat to road safety, in the period up to 1998*. Leidschendam: Institute for road safety research, SWOV.
- Brevoord, G. A. (1998). *Spookrijden*. Rotterdam: Adviesdienst Verkeer en Vervoer, AVV.
- De Niet, M. & Blokpoel, A. (2000). *Heading in the wrong direction: Descriptive research on wrong-way driving on Dutch motorways: Background, causes, liability and measures*. Leidschendam: Institute for road safety research, SWOV.
- Forschungsgemeinschaft Strasse und Verkehr FSV (Hrsg.). (2002). *Strassenausrüstung, Vertikale Leiteinrichtungen, Massnahmen gegen Geisterfahrer. Richtlinie und Vorschrift für den Strassenbau*. Wien: Autor
- Forthoffer, M., Bouzar, S., Lenoir, F., Blosseville, J. M. & Aubert, D. (1996). Automatic incident detection: Wrong-way vehicle detection using image processing. In ITS America (Hrsg.), *Intelligent transportation: Realizing the future* (Abstracts of the Third World Congress on Intelligent Transport Systems, 14.–18.10.1996). Washington DC: ITS America.
- Institute for road safety research SWOV (Hrsg.). (2005). *Fact sheet – Wrong-way driving*. Leidschendam: Autor.
- Karhunen, M. (2003). *Wrong way driving on motorways; Frequency, reasons and prevention*. Helsinki: Tiehallinto, Finnish National Road Administration.
- Olivier, F. R. & Contremoulins, P. (n.d.). *Dispositif anti-contresens de Maison-Brûlée sur l'autoroute A13*.
- Robatsch, K. & Hagspiel, E. (2002). *Geisterfahrer – Ursachen von Falschfahrten und entsprechende Massnahmen*. Zeitschrift für Verkehrssicherheit, 48, 64-72.
- Schweizer Norm SN 640 035. (1978). *Projekt-darstellung, Signale/Markierung*. Schweizerischer Verband der Strassen- und Verkehrsfachleute (VSS). Zürich
- Schweizer Norm SN 640 845. (1975). *Signale, Anordnung an Autobahnen*. Schweizerischer Verband der Strassen- und Verkehrsfachleute (VSS). Zürich
- Schweizer Norm SN 640 854. (1993) *Markierungen, Anwendungsbeispiele für Autobahnen und Autostrassen*. Schweizerischer Verband der Strassen- und Verkehrsfachleute (VSS). Zürich