

Divieto di sorpasso per i veicoli pesanti in autostrada

Una misura sensata per migliorare la sicurezza stradale?

Colophon

Editore	upi – Ufficio prevenzione infortuni Casella postale 8236 CH-3001 Berna Tel. +41 31 390 22 22 Fax +41 31 390 22 30 info@upi.ch www.upi.ch
Contatti	Uwe Ewert, dott. phil., collaboratore scientifico Ricerca, upi
© upi 2009	Tutti i diritti riservati. Riproduzione (ad es. fotocopie), registrazione e diffusione gradite con indicazione della fonte. Tradotto dal tedesco. In caso di divergenze fa fede la versione originale. Per facilitare la lettura rinunciamo all'uso sistematico della forma femminile e maschile.
Esempio di citazione	upi – Ufficio prevenzione infortuni <i>Divieto di sorpasso per i veicoli pesanti in autostrada: una misura sensata per migliorare la sicurezza stradale?</i> Berna, upi, 2009. Presa di posizione dell'upi.

Sommario

I.	Introduzione	6
II.	Studi	7
III.	Incidentalità in Svizzera	9
IV.	Conclusione	10
	Fonti	11

I. Introduzione

Il divieto di sorpasso generale per i mezzi pesanti sulle autostrade è una misura auspicata da più parti. È tuttavia opportuno chiedersi se possa effettivamente migliorare la sicurezza stradale. È proprio a questo interrogativo che la presente analisi cerca di rispondere.

Il divieto di sorpasso per i veicoli pesanti è già stato introdotto in diversi paesi, tra cui la Gran Bretagna, i Paesi Bassi e il Belgio. Nella maggior parte dei casi si tratta però di divieti geograficamente e temporalmente limitati. In Svizzera, più precisamente nel cantone di Argovia, è stato testato su tre tratti autostradali fra Rothrist e Safenwil un sistema dinamico, controllato in modo quasi del tutto automatico, per regolare il divieto di sorpasso. Sui tratti in questione il divieto di sorpasso per i mezzi pesanti veniva attivato per lo più nelle ore di punta mattutine e serali, ma a volte anche nel pomeriggio. Dai test è emerso sostanzialmente che il divieto di sorpasso viene rispettato, che la velocità sulla corsia di destra diminuisce di 1 km/h mentre quella sulla corsia di sorpasso aumenta di 1-2 km/h. Non sono invece stati osservati effetti sull'incidentalità [1].

Recentemente in Germania è stata discussa l'introduzione di un divieto generale di sorpasso, ma il progetto è stato respinto.

Da notare che spesso il principale obiettivo di questi divieti non è tanto di aumentare la sicurezza stradale, quanto di rendere più fluido il traffico, permettendo di viaggiare a una velocità più sostenuta sulla corsia di sorpasso.

II. Studi

Il divieto di sorpasso per i mezzi pesanti non è certo un argomento nuovo, visto che è stato oggetto di studi fin dai primi anni 1990. Sembra che uno dei primi ad essersene occupato sia stato Lühder, che non ne ha però analizzato gli effetti sulla sicurezza stradale [2].

Brilon e Drews hanno invece osservato che il divieto di sorpasso per i veicoli pesanti ha i seguenti effetti [3]:

- aumento della velocità delle automobili
- diminuzione minima della velocità dei mezzi pesanti
- variazioni di velocità divergenti a seconda che il tratto percorso sia in salita o in discesa (discesa: massimo aumento della velocità per le automobili, diminuzione minima per gli autocarri; salita: aumento minimo per le automobili, massima diminuzione per gli autocarri)
- flusso di traffico più omogeneo
- incidentalità pressoché invariata
- emissioni di inquinanti invariate

In base a questi risultati, Brilon e Drews reputano ingiustificata l'introduzione su larga scala di ulteriori divieti di sorpasso per i veicoli pesanti in autostrada e raccomandano di decidere in funzione del caso specifico, dopo un'analisi dettagliata della situazione.

Nel loro studio, Keller, Spangler, Thormann e Glas si sono focalizzati sull'autostrada A8 in Baviera [4]. Hanno applicato il divieto di sorpasso per veicoli pesanti e il limite di velocità generale di 120 km/h in varie combinazioni, su tratti e in periodi diversi.

Ad esempio, nel 2000, è stato introdotto un divieto di sorpasso diurno per i veicoli pesanti su un determinato tratto. Il numero degli incidenti è sceso da 155 (anno precedente) a 139. L'anno successivo è stato aggiunto un limite di velocità diurno di 120 km/h per il traffico automobilistico. Il numero di incidenti è diminuito ulteriormente, passando a 121. I dati del 2000, anno di introduzione del divieto di sorpasso per gli autocarri, evidenziano un leggero aumento degli incidenti con danni alle persone (purtroppo lo studio non fornisce cifre dettagliate al riguardo). Dopo l'introduzione del limite di velocità diurno di 120 km/h per il traffico automobilistico, il numero di incidenti subiti da veicoli pesanti è rimasto invariato, mentre sono aumentati gli incidenti con altri veicoli, sia rispetto all'anno precedente, sia rispetto a quello successivo (incidenti mezzi pesanti: 27, 28, 28; incidenti altri veicoli: 61, 72, 62).

Gli autori concludono di non essere riusciti a dimostrare la maggiore efficacia, in termini di incidentalità, di una misura che combina il divieto di sorpasso per i veicoli pesanti tra le 6.00 e le 20.00 e il limite di velocità a 120 km/h per il traffico automobilistico nello stesso periodo della giornata.

Da parte loro, Köll, Bader e Schmutzhard hanno analizzato gli effetti del divieto di sorpasso per veicoli pesanti su un tratto di 36,5 km dell'autostrada Inntal in Austria [5]. Nell'ambito del loro studio hanno riscontrato un netto aumento della velocità delle automobili sulla corsia di sorpasso, in media da 110 km/h a 125 km/h. La velocità dei mezzi pesanti è invece scesa di 3 km/h. I cambi di

corsia sono diminuiti di circa il 40 per cento rispetto a quanto osservato nel quadro di altre ricerche. L'83 per cento degli automobilisti ha dichiarato di approvare il divieto di sorpasso per i mezzi pesanti, il 62 per cento dei camionisti si è detto contrario a tale misura. Lo studio non trae conclusioni sulla sicurezza stradale.

Robatsch, Weiss e Stefan hanno studiato 23 tratti autostradali austriaci sui quali era stato introdotto un divieto di sorpasso per veicoli pesanti [6]. Di questi 23 tratti, 12 sono stati giudicati idonei per un'analisi più approfondita. In 5 casi sono stati riscontrati miglioramenti significativi, in 6 non è stato osservato nessun cambiamento e in 1 sono stati rilevati sia miglioramenti che peggioramenti. Per quanto concerne l'incidentalità, l'introduzione del divieto di sorpasso ha sortito i seguenti effetti: se la frequenza dei tamponamenti è nettamente diminuita, quella degli altri tipi d'incidente ha segnato un leggero aumento. Purtroppo non è stata verificata la significatività delle frequenze, dei tassi e delle percentuali (o perlomeno nello studio non risulta che sia stato fatto). I risultati sulla gravità degli incidenti evidenziano alcune piccole variazioni: il numero di morti e feriti leggeri è aumentato, mentre è diminuito quello dei feriti gravi e dei feriti con lesioni di gravità non accertata. I risultati di questo studio suggeriscono che la misura abbia effetti positivi sulla sicurezza stradale.

Anche lo studio di Trimmel è stato realizzato in Austria [7]. Dopo aver analizzato un tratto di 34 km sull'autostrada A1 in Bassa Austria, l'autore giunge alla conclusione che l'introduzione del divieto di sorpasso per veicoli pesanti a fine 1996 ha permesso di aumentare notevolmente la sicurezza. Nel suo bilancio l'autore segnala tra l'altro:

- 11 incidenti in meno all'anno
- 16 vittime di incidenti in meno all'anno
- gravità media degli incidenti ridotta del 16 per cento
- riduzione dei costi degli incidenti di 5,5 milioni di scellini austriaci all'anno (circa 690 000 CHF).

Trimmel conclude che

- il divieto di sorpasso può contribuire in misura determinante alla sicurezza stradale,
- permette di aumentare la velocità di percorrenza in determinate situazioni di traffico,
- consente di aumentare la velocità media delle automobili, il che induce un maggior numero di violazioni del limite di velocità sulla corsia di sorpasso.

Nel 2004 l'istituto «Bundesanstalt für Strassenwesen (BASt)» del Ministero dei trasporti in Germania ha pubblicato uno studio sull'incidentalità dei mezzi pesanti sopra le 12 tonnellate [8]. Tra il 1995 e il 2001 ha recensito ogni anno 200-300 incidenti durante una manovra di sorpasso imputabili a veicoli pesanti di oltre 12 tonnellate, con danni alle persone. Il numero di morti all'anno andava da 1 a 6, quello dei feriti gravi da 50 a 62. Considerando non particolarmente significativa (sic!) la gravità degli incidenti, Assing giunge alla conclusione che il divieto di sorpasso generale per i veicoli pesanti sopra le 12 tonnellate non è giustificato.

III. Incidentalità in Svizzera

Negli ultimi 16 anni, 137 persone (in media 9 all'anno, con forti oscillazioni [da 2 a 17]) hanno perso la vita sulle autostrade svizzere a seguito di incidenti con camion e trattori a sella. Gli occupanti di veicoli pesanti rappresentano solo il 10 per cento dei decessi. Identica la percentuale dei pedoni sul totale di morti. La quota restante è costituita da altri utenti della strada motorizzati. L'analisi dei tipi di incidente evidenzia i tamponamenti come prima causa d'incidente, con 53 decessi in 16 anni, seguiti dagli sbandamenti o dagli incidenti a veicoli isolati. Delle 40 persone decedute per questo tipo d'incidente, 30 non erano occupanti di veicoli pesanti.

IV. Conclusione

Gli studi disponibili sul divieto di sorpasso per veicoli pesanti in autostrada presentano generalmente una qualità metodologica bassa. Se da un lato i risultati suggeriscono che gli effetti sull'incidentalità sono nulli o minimi, dall'altro segnalano talvolta effetti più che positivi. Da nessuno studio sono scaturiti risultati negativi.

Il quadro è diverso per quanto concerne la velocità di marcia che aumenta in misura significativa sulla corsia di sinistra. Forse è questo il motivo per cui il divieto di sorpasso raccoglie ampi consensi tra gli automobilisti. D'altra parte non sorprende la tendenziale disapprovazione dei camionisti. La loro velocità di marcia diminuisce leggermente in piano e in discesa, significativamente in salita.

Per ovi motivi di volume, in caso di incidenti con mezzi pesanti i conducenti dei veicoli antagonisti sono esposti a un rischio maggiore rispetto agli occupanti dei camion. Di conseguenza sarebbe opportuno separare il traffico pesante da quello automobilistico. Un divieto di sorpasso per veicoli pesanti in autostrada permetterebbe di migliorare la sicurezza stradale da questo punto di vista. Tuttavia, considerato il basso tasso di incidentalità del traffico pesante, il miglioramento non sarebbe particolarmente significativo. D'altra parte la velocità di marcia più elevata potrebbe indurre un aumento della gravità e del numero degli incidenti automobilistici sulla corsia di sinistra.

Sulla base di queste considerazioni, e visti gli effetti trascurabili in termini di sicurezza stradale di un divieto di sorpasso per i veicoli pesanti in autostrada, l'upi non ritiene che vi sia urgente necessità d'intervento.

Fonti

- [1] Arbeitsgemeinschaft Bühlmann, Marty + Partner AG. *Lastwagen Überholverbot. Pilotprojekt A1 Rothrist – Safenwil: Verkehrstechnische Untersuchung Auswirkungen LKW-Überholverbot*. Aarau: Kanton Aargau, Departement Bau, Verkehr und Umwelt; 2007.
- [2] Lühder M. Lkw-Überholverbote auf Bundesautobahnen. *Strassenverkehrstechnik*. 1990;34(2):60–65.
- [3] Brilon W, Drews O. *Verkehrliche und ökologische Auswirkungen der Anordnung von Überholverböten für LKW auf Autobahnen*. Bonn: Bundesministerium für Verkehr -BMV-, Abteilung Strassenbau; 1996. Forschung Strassenbau und Strassenverkehrstechnik 731.
- [4] Keller H, Spangler, Thormann B, Glas F. *A8 West: Endbericht zur verkehrstechnischen Begleituntersuchung und wissenschaftlichen Bewertung der ab 1.2.2001 auf der A8/West zwischen München und Leipheim versuchsweise angeordneten Verkehrsregelung Tempo 100km/h und Lkw-Überholverbot*. München: Bayerisches Staatsministerium des Inneren, Autobahndirektion Südbayern. Fachgebiet Verkehrstechnik und Verkehrsplanung. Technische Universität München.; 2002.
- [5] Köll H, Bader M, Schmutzhard L. Auswirkungen und Akzeptanz des Lkw-Überholverbotes am Beispiel der A12 Inntal Autobahn. *Strassenverkehrstechnik*. 1997;(10):489–497.
- [6] Robatsch K, Weiss V, Stefan Ch. *LKW-Unfallgeschehen nach der Strassenart und Ermittlung von Unfallkenngrössen auf Autobahnen*. Wien: Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie; 2003.
- [7] Trimmel P. *Effizienzuntersuchung der LKW-Überholverbote 7,5 t auf Autobahnen in Niederösterreich*. Wien: Kuratorium für Verkehrssicherheit; 1998. Verkehr in Österreich 25.
- [8] Assing K. *Unfallgeschehen mit schweren LKW über 12 t*. Bremerhaven: Wirtschaftsverlag N. W. Verlag für neue Wissenschaft; 2004. Mensch und Sicherheit 156.