



UN ALT AL CONTROMANO

LE PROPOSTE DI MILANO SERRAVALLE-MILANO TANGENZIALI
PER FERMARE GLI "INGLESI" DELLE AUTOSTRADE

La cronaca degli ultimi anni riporta, sempre più spesso, come una - seppur e fortunatamente insignificante - percentuale di automobilisti non abbia ancora ben compreso il corretto utilizzo di queste infrastrutture.

Non ci riferiamo al comportamento di chi occupa la corsia di sorpasso potendo disporre di due o più corsie libere alla propria destra, di chi utilizza l'autostrada come la pista di rullaggio di un aeroporto e sfreccia a velocità assurde in barba ad ogni umano buon senso o del ciclista che confonde la corsia di emergenza autostradale per una pista ciclabile, bensì di chi impegna le carreggiate autostradali contromano.



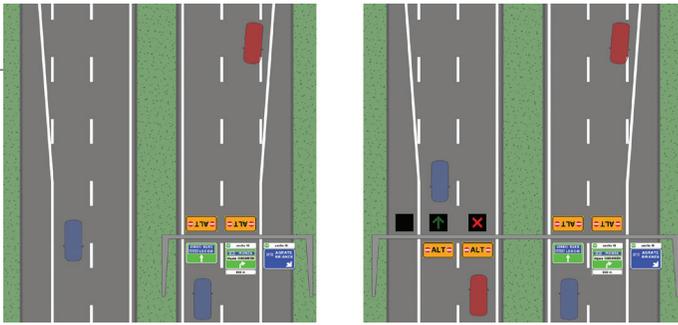
1. L'utilizzo "double-face" di un portale esistente sulla A51

Nonostante, come detto, la percentuale di chi "imbocca all'inglese" un'autostrada nostrana sia veramente minima, le statistiche registrano un allarmante incremento. Le dinamiche che conducono a quello che si potrebbe definire un insano e irresponsabile gesto sono da ricercare non solo nelle distrazioni tecnologiche o nelle condizioni psicofisiche in cui un utente si mette alla guida, ma anche a tutti quegli aiuti che quotidianamente ci accompagnano salendo in macchina.

Chi, più di una volta, ha ironizzato sulle indicazioni assurde date dal navigatore satellitare che consiglia di fare inversioni in autostrada o di imboccare "la prima a destra" anche se la prima a destra è un senso vietato?

Per far fronte a queste emergenze, le Concessionarie autostradali italiane hanno adottato una politica volta a prevedere apposita segnaletica che perlopiù si concentri solo sulle rampe di immissione - in ottemperanza a quanto previsto in via sperimentale dal MIT - rafforzando, anche con tecnologie nuove, sistemi di allertamento volti a informare l'utente dell'errata manovra.

Nell'attesa di un Decreto Ministeriale da più parti atteso che ponga fine alla fase sperimentale, il Responsabile dell'Area Tecnica di Milano Serravalle-Milano Tangenziali, Ing. Guido Ferro, e il suo Staff, hanno adottato un diverso approccio: rafforzare la segnaletica nel punto iniziale della rampa è sicuramente il primo atto che dovrebbe avvertire il driver dell'errore commesso, ma non l'unico. La Concessionaria di Assago ha infatti pensato d'informare il conducente distratto anche quando percorra o si immetta dalla corsia sbagliata direttamente sull'asse principale. Una considerazione



2. La segnaletica con portale a cavalletto su singola carreggiata e con cavalletto passante

ovvia, dato che recenti studi condotti in Germania confermano che circa 2.000 veicoli imbroccano contromano l'autostrada e che un terzo di questi causa un incidente dopo circa 500 m dall'immissione.

Sulla scorta anche di queste considerazioni, ma più per le analisi condotte sul modo con cui si registrano tali eventi sulle strade di competenza, l'Ing. Ferro ha disposto che, in prossimità di alcune corsie di decelerazione e delle barriere di esazione pedaggio e sui portali segnaletici di preselezione e di preavviso, venissero installate targhe di grandi dimensioni su sfondo giallo con il messaggio "ALT".

Nell'era delle Smart Road e delle tecnologie digitali, è una classica soluzione analogica - anche se in via sperimentale - che sembra dare i suoi frutti, come confermato anche dalle immagini registrate dalle telecamere di Milano Serravalle-Milano Tangenziali. Una soluzione tanto intelligente quanto semplice e attuabile su ogni infrastruttura. La disponibilità di strutture a portale in tutti quei contesti prossimi a uno svincolo garantisce la possibilità d'installazione della segnaletica "di contromano" senza richiedere interventi specifici di realizzazione di nuove strutture dedicate. Soluzione ancor più percorribile se si pensa che molte Concessionarie dovranno adeguarsi alle nuove indicazioni in termini di sicurezza riguardanti la presenza di portali a cavalletto che coinvolgono lo spartitraffico centrale e che dovranno essere sostituiti. Questi portali, infatti, risultano essere identificabili come punti singoli che potrebbero determinare, in caso d'impatto da parte di un veicolo, conseguenze letali.

Nei progetti di messa in sicurezza, il nostro interlocutore ha le idee chiare: "Dovrebbero essere previsti dei portali segnaletici a cavalletto che coinvolgano entrambe le carreggiate, eliminando tutti quei punti singoli che rappresentano un pericolo in caso d'impatto. Mi rendo conto che sembra assurdo prevedere una struttura metallica che scavalchi l'intera autostrada per dare informazioni ad un unico flusso di traffico.

Nella logica dell'informazione e della sicurezza potremmo però pensare di utilizzare il supporto dato dal portale, oltre che per la segnaletica di contromano, anche per il flusso di traffico opposto per poter installare della segnaletica d'informazione specifica. Nel dettaglio, mi riferisco a tutta quella segnaletica che potrebbe essere prevista a servizio degli operatori della manutenzione. La tecnologia oggi permetterebbe di posizionare dei pannelli a messaggio variabile in grado di chiudere e aprire corsie senza che le Maestranze vengano coinvolte in attività pericolose, come l'attraversamento delle carreggiate per installare cantieri".

Non possiamo che apprezzare le intenzioni: pensare a soluzioni che producano, nella loro semplicità, sicurezza per l'utenza e per gli operatori autostradali sono i dogmi che ci si aspetta in questo mondo digitale ancora troppo analogico. ■



NELLA VALLE DEI SEGNI

SIAS È UN SEGNO
OGNI SEGNO
È UN MESSAGGIO

SIAS s.p.a.
segnaletica stradale

TRACCIA UN SEGNO



siasspa.it

