

Ghost, l'Europa ci mette un freno

IL MALCOSTUME DEGLI INGRESSI CONTROMANO IN AUTOSTRADA, PUR LIMITATO QUANTITATIVAMENTE, STA DESTANDO SEMPRE DI PIÙ L'ATTENZIONE DEGLI OPERATORI, ANCHE IN VIRTÙ DELLE CONSEGUENZE TRAGICHE CHE SPESSO VIENE A DETERMINARE. PRESENTIAMO UNA DETTAGLIATA FOTOGRAFIA DEL FENOMENO FRUTTO DEL LAVORO DI ANALISI E ADOZIONE DI CONTROMISURE DA PARTE DEI PAESI MEMBRI ASECAP, IL NETWORK DELLE CONCESSIONARIE EUROPEE A PEDAGGIO.



Pochi, ma terribili. Sono gli incidenti causati dai cosiddetti "ghost", i fantasmi alla guida, quegli automobilisti che si immettono dove e come non dovrebbero mai: controsenso, contromano. È cosa nota, per chi percorre le nostre autostrade, imbattersi in scene di tentativi maldestri di ritrovamento dell'uscita perduta per eccessivo avanzamento con pericolosissima retromarcia lenta (si era per caso al cellulare?..), o di affannoso e rischioso slancio in diagonale dalla sorpasso veloce alla lenta perché, già, bisogna uscire proprio lì (prepararsi, pensarci prima?). Il tutto impostando manovre che non possono che turbare la fluidità del traffico con gravi pericoli per la circolazione. È cosa meno nota, invece, incappare in veicoli contromano. Roba da film? Anche ma, purtroppo, non solo, perché il fenomeno esiste praticamente da sempre e da molto tempo è all'attenzione dei gestori autostradali, particolarmente sensibili alla

sicurezza del network. Su questa specifica materia ha lavorato moltissimo il COPER II dell'Asecap, l'associazione europea delle autostrade a pedaggio, ovvero il comitato permanente che si occupa di sicurezza e sostenibilità. Un risultato tangibile, presentato peraltro agli ultimi Asecap Days 2017 di Parigi, a cui *leStrade* ha partecipato, è un documento dal titolo "Ghost drivers. Key procedures to save lives. A direct experience of toll road operators" che innanzitutto inquadra il problema, quindi analizza a fondo le esperienze (e le soluzioni) di diversi paesi del Vecchio Continente e, infine, tira le somme, fornendo una serie di suggerimenti operativi.

Contro il senso di marcia

Ghost. Ovvero quegli automobilisti che viaggiano contromano, in autostrada, mettendo in serio pericolo chi invece si muove correttamente. Si tratta di un fenomeno oggi più



1, 2. Ghost driver, guidatori contromano: un fenomeno che riguarda tutta la rete europea (in fig. 1 la "Austrian Hand")

che mai all'attenzione di tutti i paesi europei non tanto in virtù della sua frequenza, fortunatamente bassa, ma delle conseguenze spesso drammatiche che porta in eredità. Il documento Asecap, strumento che potrebbe costituire il punto di partenza e lo stimolo per intraprendere nuove e ulteriori iniziative di intervento da parte di gestori, autorità pubbliche e altri *stakeholder*, fissa innanzitutto una distinzione tra ghost "non-intenzionali" e "intenzionali". I primi in genere si ritrovano contro il senso di marcia in ragione di:

- Scarsa visibilità causata da sfavorevoli condizioni meteo;
- Distrazione, determinata per esempio dall'impiego di tecnologie quali navigatori o smartphone, o dall'attenzione prestata ai bambini;
- Avanzata età o problematicità dei conducenti;
- Alterazione dei conducenti (influenza di alcol o sostanze stupefacenti);
- Retromarcia o manovre azzardate dopo aver sbagliato ingresso o mancato un'uscita;
- Guidatori esteri non avvezzi agli standard locali;
- Difficoltà di interpretazione della segnaletica;
- Segnaletica confusa a causa della presenza di lavori di manutenzione stradale.

I ghost driver intenzionali, invece, in genere sono i potenziali suicidi, chi attraversa fraudolentemente le barriere di pedaggio, veicoli in fuga da controlli di pubblica sicurezza. Sono varie, in generale, le misure adottate dai gestori autostradali per contrastare o prevenire il fenomeno e gli incidenti che può determinare: dalla speciale segnaletica a sensori affondati nell'asfalto, dai lampeggianti ad altri generi di barriere fisiche. Scendendo più nel dettaglio tra le iniziative intraprese possiamo citare:

- Il potenziamento della segnaletica stradale, senza dubbio quella più diffusa ed efficace nel lungo periodo (sistema passivo);
- Il cosiddetto rilevamento automatico con segnale d'allarme (sistema attivo);
- L'intervento sul veicolo, dotato di sistemi automatici di stop nel caso si verificano infrazioni di questo tipo.

Rispetto al primo gruppo, una soluzione che ha fatto scuola è stata il segnale della "Mano Austriaca" ("Austrian Hand"), una mano nera stilizzata che intima l'alt ai "fantasmi". Dall'Austria, questa forma di segnaletica è infatti trasmigrata presto in altri Paesi, dalla Croazia al Portogallo.

3. Avviso via PMV e indicazione della stazione radio dedicata (Francia)

Esperienze europee

A proposito di Croazia, Portogallo, e via dicendo, passiamo a questo punto a illustrare, sempre con la preziosa guida del documento Asecap (www.asecap.com), i diversi casi nazionali. Partendo proprio dall'Austria.

Austria

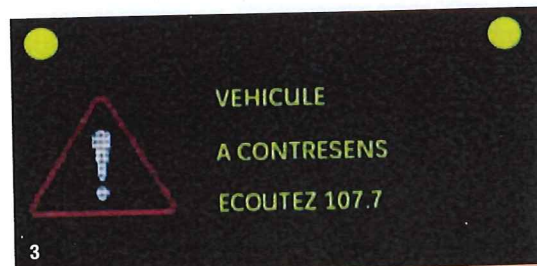
Il numero di ghost, in terra austriaca, nonostante gli sforzi rimane significativo (intorno ai 400 all'anno), anche se gli incidenti sono in genere "appena" una decina, nessuno dei quali con conseguenze lievi, tutt'altro, fattore che porta a considerare il contrasto ai guidatori contromano una delle priorità nella gestione autostradale. In Austria sono state elaborate delle "Linee Guida sulla Guida Contromano" che prevedono una serie di misure ad hoc per limitare il fenomeno sulle strade regionali, la cui gestione fa capo alla pubblica autorità. Asfinag, da parte sua, sulle autostrade continua a intensificare il monitoraggio e l'intervento in quei punti della rete che risultano particolarmente "permeabili" ai ghost. Nello stesso tempo punta a rinforzare la percezione di un'imminente manovra pericolosa, utilizzando tecnologie ancora non contemplate dalle Linee Guida, ma di certa efficacia, pensiamo ai Led impiegati con funzione di accompagnamento degli automobilisti.

Francia

In Francia l'associazione delle autostrade ASFA si è occupata di documentare puntualmente il fenomeno fornendo una serie di informazioni relative al periodo 2000-2016. Un dato su tutti: i veicoli contromano incidono nel 4,6% dei casi di incidenti mortali sul network nazionale, ragion per cui le concessionarie transalpine, in collaborazione con il ministero competente, hanno elaborato e implementato un set di misure - rese attive a partire dal 2008 - che contemplano:

- Un consistente potenziamento della segnaletica verticale;
- Un miglioramento del profilo geometrico dell'infrastruttura nei pressi delle rampe di ingresso;
- Un rinforzo della segnaletica orizzontale nei pressi delle rampe di ingresso delle aree di servizio;
- L'installazione di dispositivi/sensori di allerta acustici e visivi.

Nel 2009 ASFA ha costituito l'Osservatorio Nazionale sulla Guida Contromano, responsabile di studiare e analizzare il fenomeno di elaborare proposte risolutive favorendo gli scambi tra le concessionarie. Alcuni risultati del lavoro dell'Osservatorio sono stati i seguenti: nel 2015 ci sono stati 532 casi di ghost (348 nel 2012, 422 nel 2013), che hanno determinato 45 incidenti (33 nel 2014); l'attività che ha generato, tra l'altro, questi dati, è andata a integrarsi all'analisi puntuale dell'incidentalità effettuata dagli operatori autostradali; sulla base delle analisi degli incidenti mor-



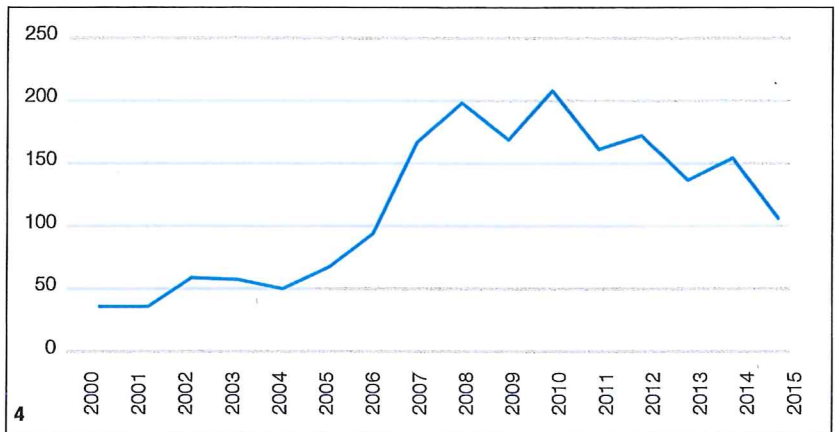
tali causati dalla guida contromano nel periodo 2015-2015 sono state poste alcune considerazioni: circa 1 su 2 incidenti mortali si è verificato tra le 20 di sera e le 6 del mattino; è coinvolta in questo genere di episodi un'elevata percentuale di persone di età avanzata (il 47% dei guidatori ha più di 65 anni, il 42% più di 70 anni, il 27% oltre 80 anni); molte persone coinvolte guidavano sotto l'effetto di alcol o droghe (è stata riscontrata assunzione di alcol nel 39% dei casi). Tra le azioni di contrasto intraprese, possiamo infine registrare l'armonizzazione dei messaggi ai guidatori: pannelli a messaggio variabile, messaggi attraverso specifiche radio autostradali (FM 107.7), spot dedicati sul web. Ogni anno, inoltre, dal 2014, diverse iniziative specifiche sono state intraprese coinvolgendo le scuole guida e le società di assicurazione.

Danimarca

Il fenomeno dei ghost riguarda anche la Danimarca, paese che circa 7 anni fa ha optato per installare in prossimità di molte rampe di uscita autostradali dei cosiddetti "ghost-gates", adattando queste uscite in modo da impedire l'ingresso contromano. In generale, la Danimarca ha adottato il segnale "Mano Austriaca", aggiungendovi luci lampeggianti, colori forti e in ogni caso la segnaletica di "ingresso vietato". Le luci vengono attivate da dispositivi a energia fotovoltaica ogniqualvolta un veicolo si trovi ad attraversare questi pannelli segnaletici. In più anche in Danimarca, così come in Francia, si è lavorato sulla segnaletica orizzontale, e sono state introdotte alcune speciali luci rosse segnaletica lungo la linea di separazione tra corsie sulle rampe a doppio senso di marcia. In sei di questi casi sono state installate anche delle telecamere che hanno potuto rilevare l'ingresso in autostrada di 29 ghost. La Direzione Strade della Danimarca nel periodo 1999-2003 ha documentato 943 casi di guidatori contromano. Da un punto di vista statistico, fatto 100, 72 sono di genere maschile, 27 femminile. Sempre fatto 100, di circa 37 ingressi vietati sono stati protagonisti anziani (oltre 65 anni di età), mentre 58 sono stati determinati da persone sotto l'effetto di alcol o droghe con problemi di salute mentale (4 casi). Tra gli operatori danesi, Storebaelt, gestore tra l'altro del ponte dell'Oresund, ha documentato il fenomeno riscontrando, in particolare, la problematica di quei guidatori che intendono raggiungere l'aeroporto di Copenhagen e invece si ritrovano direttamente in Svezia, via Oresund. Per ovviare al problema, il concessionario ha predisposto una segnaletica con la scritta multilingue "Ultima Uscita in Danimarca", ribadendo il messaggio sulla segnaletica orizzontale.

Slovenia

In Slovenia, paese interessato da una recente espansione autostradale, il problema viene contrastato, per esempio, attraverso l'uso di videocamere, nonché impiegando segnaletica verticale dedicata. Nel periodo 2012-2014 i guidatori contromano sono stati 373. Nel solo 2014 hanno causato 3 vittime di incidenti. Il concessionario DARS ha introdotto in misura abbondante sul proprio network, in prossimità delle rampe, il segnale austriaco della mano nera con sotto



la scritta "Napačna Smer" ("Wrong way"). Una seconda misura è consistita invece nel disegnare frecce segnaletiche di grandi dimensioni sulla pavimentazione. Sono in corso anche sperimentazioni con sistemi dinamici video.

Italia

Arriviamo quindi all'Italia dove il fenomeno è stato contrastato impiegando il segnale di vietato ingresso conforme al Codice della Strada con la scritta "ALT" su sfondo giallo fosforescente. Basandosi su dati provenienti dalla Polizia Stradale, i gestori di casa nostra hanno potuto osservare che dal 2008, anno di introduzione del segnale, gli incidenti rilevati con il coinvolgimento di ghost sono diminuiti. Prendendo in considerazione il periodo 2009-2013, gli incidenti con ghost sono stati mediamente 38 ogni anno, circa lo 0,5% del totale dei sinistri con conseguenze sulla salute delle persone. Il 12,5% di questi incidenti è risultato con vittime. In generale se un ghost driver viene individuato in transito sulla rete, oltre all'attivazione immediata della Polizia Stradale, registriamo quella del personale delle concessionarie che attiva immediatamente la pannellistica a messaggio variabile e le



4. "Fantasmi" in Danimarca: il trend 2000-2015

5. La "Mano Austriaca" esportata anche in Slovenia

6. Il segnale impiegato generalmente in Italia



7, 8. Segnaletica "austriaca" in versione portoghese (rinforzata con apposita illuminazione in caso in infrazione)

9. Segnale analogo in Croazia

10, 11. Ancora Croazia: cartello A01 di pericolo stradale e ipotesi di nuova segnaletica ad hoc

stazioni radio. In tempi più recenti, in Italia nel 2014 circa 337 ghost hanno causato 29 vittime e 251 feriti. Lo scorso anno, circa 300 guidatori contromano hanno determinato 18 vittime e 139 casi di danni alle persone. La prima causa del fenomeno, sul suolo italiano, è l'assunzione di alcol o sostanze stupefacenti.

Spagna e Portogallo

Tra gli operatori spagnoli che più si sono occupati del fenomeno, che cresce nel periodo estivo, vi sono i tecnici del network Abertis, i quali hanno un elaborato uno studio che ha fornito un identikit dei ghost: guidatori stranieri, in età avanzata, conducenti sotto l'influenza di alcol e droghe. In Portogallo, APCAP ha lavorato su diverse misure di contrasto, tra cui registriamo il consistente potenziamento della segnaletica stradale e l'installazione di dispositivi visivi e di sensori di allerta.

Croazia e Grecia

Anche la Croazia ha introdotto (nel 2012) il segnale della "Mano Austriaca" potenziando gli avvisi visivi nei punti più a rischio ingressi contromano della rete autostradale. L'iniziativa ha trovato concordi gli operatori associati nella HUKA, che ha adottato questa procedura segnaletica

attraverso il proprio Comitato Tecnico per il Traffico e la Sicurezza. Inoltre, viene utilizzato il segnale A01 ("pericolo su strada"), nonostante non sia previsto dal regolamento locale sui segnali stradali. Tra le sperimentazioni, anche un sistema di illuminazione potenziata, a rinforzo del segnale della Mano Austriaca, che si attiva all'approssimarsi del potenziale ghost. In più in Croazia sono allo studio alcuni nuovi segnali specifici finalizzati al contrasto del fenomeno. Anche in Grecia, infine, la problematica è molto sentita e ha avuto come conseguenza la definizione di alcune procedure operative atte a mitigare i rischi per i viaggiatori in presenza di veicoli contromano. Le procedure riguardano da un lato la catena di informazione e intervento, da parte delle forze di pubblica sicurezza, dall'altro le misure tecniche (chiusure e limitazioni di accessi, eccetera).

Conclusioni

La sicurezza si costruisce attraverso la cura per i dettagli, ovvero per episodi apparentemente "minori" ma sostanzialmente degni della massima attenzione, se non altro in quanto cause di incidentalità in più di un caso fatale. È quello che storicamente fanno gli operatori associati all'Asecap, sulla cui rete, peraltro, negli ultimi 15 anni il numero di decessi da incidenti stradali è diminuito del 60%. Il caso dei ghost è, da questo punto di vista, emblematico, e in un certo qual modo piuttosto complesso, dal momento che implica coinvolgimenti anche di natura sociale. Lo sanno molto bene gli operatori che, infatti, vi hanno dedicato e vi dedicano un'attenzione particolare, sia sotto il profilo dell'analisi del problema sia sotto quello dell'attivazione di misure concrete per contrastarlo. Occorre, anche in questo caso, fare di più, e puntare a una "vision zero" del fenomeno che passa attraverso l'intensificazione degli sforzi - già in atto e il documento Asecap ne è una prova tangibile - nel potenziamento delle "difese" e, soprattutto, attraverso i comportamenti virtuosi da parte degli utenti. E qui la partita, dal piano sociale passa, decisamente, a quello culturale e lo sforzo diventa collettivo, comune, oltre che comunitaria. Siamo noi i messaggeri della sicurezza, nell'attenzione che prestiamo, nel rispetto delle regole che coltiviamo. Questo significa andare nel senso giusto, quello buono insomma. Ci si può, ci si deve riuscire. ■■