



**CONCESSIONI  
AUTOSTRADALI  
VENETE**

# Linee guida per la compilazione dei messaggi – Mare nostrum VMS Istruzione Operativa

---

Documento: IO.LIN.GUI

---

Codice di raggruppamento: PRI.GES.VIA

---

Oggetto della modifica: Aggiornamento generale procedura di riferimento

---

Redazione: Responsabile Sistema di Gestione Integrato

---

Approvazione: Direttore Amministrazione e Finanza F.to Giovanni Bordignon

Direttore Tecnico F.to Sabato Fusco

Direttore Risorse Umane e Organizzazione F.to Paolo Bragato

Direttore Esercizio F.to Angelo Matassi

---

Direttore Legale e Approvvigionamenti F.to Angelo Matassi

---

Emissione: Amministratore delegato F.to Ugo Dibennardo

---

Emissione: 04 settembre 2020

Revisione 01

Pag. 1 di 44



Ministero dei Trasporti



Gruppo di Lavoro Nazionale



MARE NOSTRUM VMS

PANNELLI A MESSAGGIO VARIABILE

# LINEE GUIDA PER LA COMPOSIZIONE DEI MESSAGGI

*Manuale Operatore*



Progetto Co-finanziato



Coordinamento tecnico nazionale

PANNELLI A MESSAGGIO VARIABILE

IT1

# LINEE GUIDA PER LA COMPOSIZIONE DEI MESSAGGI

*Manuale Operatore*

# Società che hanno contribuito ai lavori

IT2



AUTOSTRADA DEI FIORI S.p.A.  
M. Banaudi, C. Cordeglio



AUTOSTRADE PER L'ITALIA S.p.A.  
A. Bernardi, R. De Nadai, P. Giorgi  
P. Massari, F. Paoletti



SOCIETÀ DELLE AUTOSTRADE  
DI VENEZIA E PADOVA S.p.A.  
M. Cecchetto, F. Damian



CONSORZIO PER LE AUTOSTRADE  
SICILIANE  
G. Sceusa



AUTOSTRADE CENTRO PADANE S.p.A.  
A. Arcari, M. Gruppi, P. Rubini



AUTOVIE VENETE S.p.A.  
G. Cante, E. Ferrante, M. Menotti, P. Vencato



AUTOSTRADA BRESCIA-VERONA-  
VICENZA-PADOVA S.p.A.  
E. Gonzato



AUTOSTRADA DEL BRENNERO S.p.A.  
A. Piazza



S.A.T.A.P. S.p.A. - Autostrade  
A4 e A21  
A. Rossini, S. Scalia



MILANO SERRAVALLE - MILANO  
TANGENZIALI S.p.A.  
F. Biffi

## Coordinamento Gruppo di Lavoro Nazionale MARE NOSTRUM

M. Cecchetto (2003-2004)  
A. Rossini (2005)  
G. Tognoni (2006-2007-2008)

Con il contributo di



## Altre Concessionarie associate AISCAT



AUTOCAMIONALE DELLA CISA S.p.A.



AUTOSTRADE MERIDIONALI S.p.A.



AUTOSTRADA TORINO-SAVONA S.p.A.



AUTOSTRADA TORINO-IVREA-VALLE  
D'AOSTA S.p.A.



SOCIETÀ AUTOSTRADA LIGURE  
TOSCANA S.p.A.



SOCIETÀ AUTOSTRADE VALDOSTANE S.p.A.



SOCIETÀ AUTOSTRADA TIRRENICA S.p.A.



SOCIETÀ ITALIANA TRAFORO  
AUTOSTRADALE DEL FREJUS



SOCIETÀ ITALIANA PER IL TRAFORO  
DEL MONTE BIANCO S.p.A.



STRADA DEI PARCHI S.p.A.



SOCIETÀ ITALIANA TRAFORO  
GRAN SAN BERNARDO S.p.A.



RACCORDO AUTOSTRADALE  
VALLE D'AOSTA S.p.A.



TANGENZIALE DI NAPOLI S.p.A.

IT3

Con la partecipazione di





## Ministero dei Trasporti

Dipartimento per i Trasporti Terrestri, Personale, Affari Generali e Pianificazione Generale dei Trasporti

La diffusione tempestiva ed armonizzata dell'informazione sulla viabilità agli utenti della Rete stradale Trans-europea, si pone a base di una sempre maggiore sicurezza e di una gestione più efficiente e sostenibile dei flussi di traffico, rientrando pertanto a pieno titolo tra gli obiettivi e le strategie del Ministero dei Trasporti.

Un approccio comune Europeo e quindi anche l'attività svolta dagli esperti nazionali che

hanno contribuito all'iniziativa "Mare Nostrum" e condotto alla redazione di questo "Manuale dell'Operatore", ed alle relative "Linee Guida nazionali", costituisce un significativo risultato di tale attività, che si auspica possa porsi ai prodromi di una sempre più ampia cooperazione Europea sul tema, in vista del miglioramento della gestione tecnica ed operativa delle reti nazionali di trasporto e della tutela della vita umana.

IT5

Il Capo Dipartimento  
Ing. Amedeo Fumero



MARE NOSTRUM VMS

IT6

Le attività tecniche del progetto Mare Nostrum sono iniziate nel 2003 a seguito di una iniziativa comune Europea inizialmente avviata da Spagna, Italia e Francia, sotto l'egida dei Progetti Euro-Regionali promossi e co-finanziati dalla Commissione Europea (Direzione Generale Trasporti ed Energia). Tale iniziativa ha raccolto un ampio interesse nel mondo tecnico/scientifico delle tecnologie applicate alla gestione stradale e sta

progressivamente coinvolgendo altre realtà Nazionali Europee.

Questo Manuale sarà pertanto soggetto a revisioni periodiche, in funzione di nuove possibili esigenze di armonizzazione europea, ma già ora costituisce una base di riferimento affinché le informazioni sulla viabilità contribuiscano a rendere la rete autostradale più sicura ed amica.





Il presente Manuale è destinato agli Operatori dei Centri di Controllo del Traffico del settore autostradale italiano ed ha lo scopo di favorire una procedura comune per fornire a chi guida informazioni efficaci e di immediata comprensibilità sul traffico e sulla viabilità. In questo modo si possono sfruttare appieno le potenzialità dei Pannelli a Messaggio Variabile che, sulla rete gestita dai soci AISCAT, già nelle statistiche consolidate nell'anno 2007 avevano raggiunto le 1.530 unità, incrementando la precedente statistica

annuale di oltre il 12%.

Il presente documento correde le "Linee Guida" stilate nel luglio 2004 per strutturare in modo omogeneo i messaggi informativi, linee guida approvate con lettera del 6/10/2004 della Direzione Generale della Motorizzazione Civile. Il "Manuale dell'Operatore", come le citate "Linee guida", è il frutto del lavoro congiunto degli esperti delegati dai gestori delle grandi infrastrutture stradali, con il coordinamento tecnico di SINA e la supervisione del Ministero dei Trasporti.





# Manuale Operativo

per la composizione dei messaggi  
da esporre sui pannelli  
a messaggio variabile lungo  
la rete autostradale  
**TERN in Italia**



## Criteri generali per la composizione dei messaggi

- la sicurezza stradale è in ogni caso l'obiettivo prioritario, anche nelle informazioni con PMV;
- i messaggi devono fornire informazioni utili per completare al meglio e in sicurezza il proprio viaggio; sono dunque da valutare con particolare attenzione messaggi generici che, senza apportare un effettivo contributo al guidatore, potrebbero piuttosto costituire fonte di distrazione;
- i messaggi devono informare chi viaggia prima sulle conseguenze per il traffico e la viabilità che un evento sta provocando e poi, eventualmente, sull'evento stesso. Per esempio, nel caso di un incidente che provoca una coda, ha priorità l'informazione sulla coda (conseguenza, che potrebbe causare altri incidenti) rispetto all'informazione sull'incidente (causa);
- i messaggi devono essere facilmente, chiaramente e immediatamente comprensibili dagli utenti;
- occorre rispettare delle regole generali di composizione dei messaggi che distinguano chiaramente fra messaggi di allarme e di informazione, messaggi di cortesia, situazione di PMV non funzionante.

## Conseguentemente sono stati identificati i seguenti criteri specifici di base

IT12

- la fonte primaria di informazione è il pittogramma, essendo di più immediata e intuitiva comprensione, indipendentemente dalla lingua conosciuta dall'utente della strada;
- preferire l'utilizzo di parole brevi;
- limitare il numero di parole utilizzate (si suggerisce un massimo di sette);
- limitare l'uso di preposizioni;
- limitare l'uso di abbreviazioni;
- non utilizzare messaggi alternati in itinere (ad esclusione di casi particolari, esempio tratti di confine o traffico fermo);
- limitare l'uso delle lanterne lampeggianti presenti in alcuni PMV ai soli casi di messaggi relativi a possibili situazioni di pericolo in prossimità del PMV stesso;
- in generale si sconsiglia l'utilizzo di messaggi con testo lampeggiante; l'eventuale utilizzo va comunque limitato ai soli casi di assenza di lanterne lampeggianti e per messaggi relativi a eventi di pericolo nelle immediate vicinanze del PMV;
- i messaggi "di cortesia" devono avere formato tale da distinguerli nettamente da quelli relativi a eventi (evitare l'uso dei pittogrammi in messaggi "di cortesia", il testo va centrato rispetto al PMV, mentre nel caso di messaggi relativi a eventi il testo va allineato a sinistra).

## Il formato generale suggerito per comporre questa tipologia di messaggi è il seguente

IT13

PMV IN ITINERE CON 2 PITTOGRAMMI, 3 RIGHE DI 15 CARATTERI

PITTOGRAMMA 1 (DX)	EVENTO
PITTOGRAMMA 2 (SX)	(CAUSA DELL'EVENTO)
RIGA 1	EVENTO
RIGA 2	LOCALIZZAZIONE DELL'EVENTO
RIGA 3	EVENTUALI INFORMAZIONI AGGIUNTIVE (LOCALIZZAZIONE DELL'EVENTO/CAUSA DELL'EVENTO/RACCOMANDAZIONI/ETC.)
LAMPEGGIANTI	ACCESI (NEI SOLI PMV IN PROSSIMITÀ DELL'EVENTO)

PMV IN ACCESSO CON 4 RIGHE E 15 COLONNE

RIGA 1	"PER" CAPOTRATTA
RIGA 2	EVENTO
RIGA 3	LOCALIZZAZIONE DELL'EVENTO
RIGA 4	EVENTUALI INFORMAZIONI AGGIUNTIVE (LOCALIZZAZIONE DELL'EVENTO/CAUSA DELL'EVENTO/RACCOMANDAZIONI/ETC.)
LAMPEGGIANTI	ACCESI (NEI SOLI PMV IN PROSSIMITÀ DELL'EVENTO)

In ogni caso in cui sia necessario indicare la direzione in cui l'evento é localizzato, si suggerisce di utilizzare la preposizione PER e l'indicazione della località di destinazione:

RIGA X	"PER" CAPOTRATTA
--------	------------------

- Generalmente nel testo dei PMV a 3 righe la 1<sup>a</sup> riga (in alto) riporta la frase che chiarisce la natura dell'evento, inteso come elemento che può avere effettiva influenza sul traffico e la sicurezza (es. coda, o nebbia a banchi); la 2<sup>a</sup> e la 3<sup>a</sup> riga servono normalmente ad indicare la localizzazione dell'evento, riportando la località o le località di riferimento (caselli, uscite, raccordi, progressiva chilometrica, etc.) o la distanza in chilometri dall'evento; la 3<sup>a</sup> riga, se non usata per la localizzazione, può riportare informazioni aggiuntive circa la causa dell'evento ("per lavori"), raccomandazioni di guida ("rallentare"), etc.
- Il testo per questa tipologia di messaggi va allineato a sinistra. Questo garantisce una migliore facilità di lettura del messaggio stesso.

- Per PMV con due pittogrammi, si conviene di indicare come primario quello più vicino alla parte testuale. La funzione dei due pittogrammi è dunque associata alla gerarchia degli stessi.

PITTO 2	PITTO 1																
CAUSA	EVENTO																

## Le soluzioni per esprimere la localizzazione degli eventi

IT16

- Eventi in itinere
- Eventi in ingresso
- Eventi in uscita
- Eventi in barriera
- Eventi su svincoli di interconnessione autostradale (eventi su nodo)

**NOTA:** Gli esempi nelle pagine seguenti sono relativi al formato dei messaggi e non hanno la funzione di dare indicazioni sulle modalità di diffusione dell'informazione sui PMV.

# Eventi in "Itinere"

## Informazione per evento singolo

IT17

PMV IN "ITINERE"

PITTOGRAMMA 1 (DX)	EVENTO
PITTOGRAMMA 2 (SX)	
RIGA 1	EVENTO
RIGA 2	LOCALITÀ INIZIALE
RIGA 3	LOCALITÀ FINALE

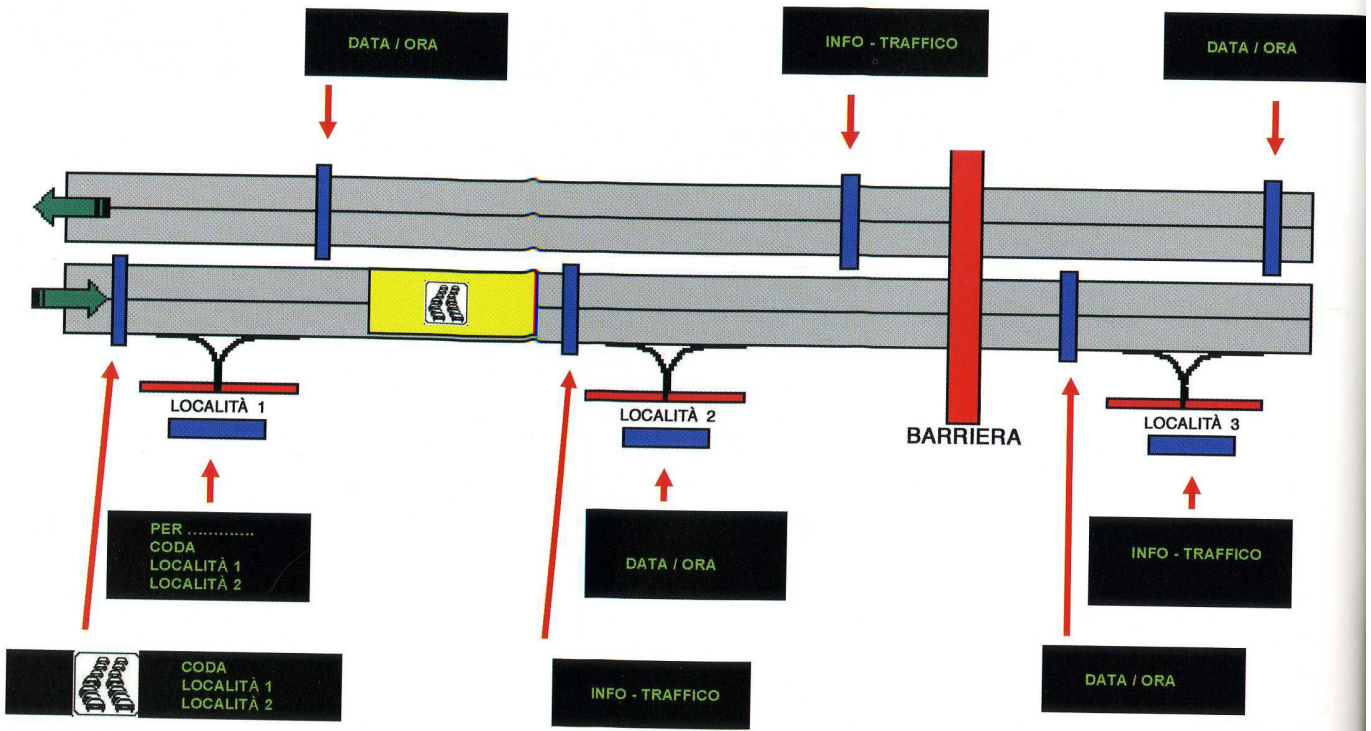
PMV IN "ACCESSO" (Ipotesi di 4 righe)

RIGA 1	"PER" CAPOTRATTA
RIGA 2	EVENTO
RIGA 3	LOCALITÀ INIZIALE
RIGA 4	LOCALITÀ FINALE



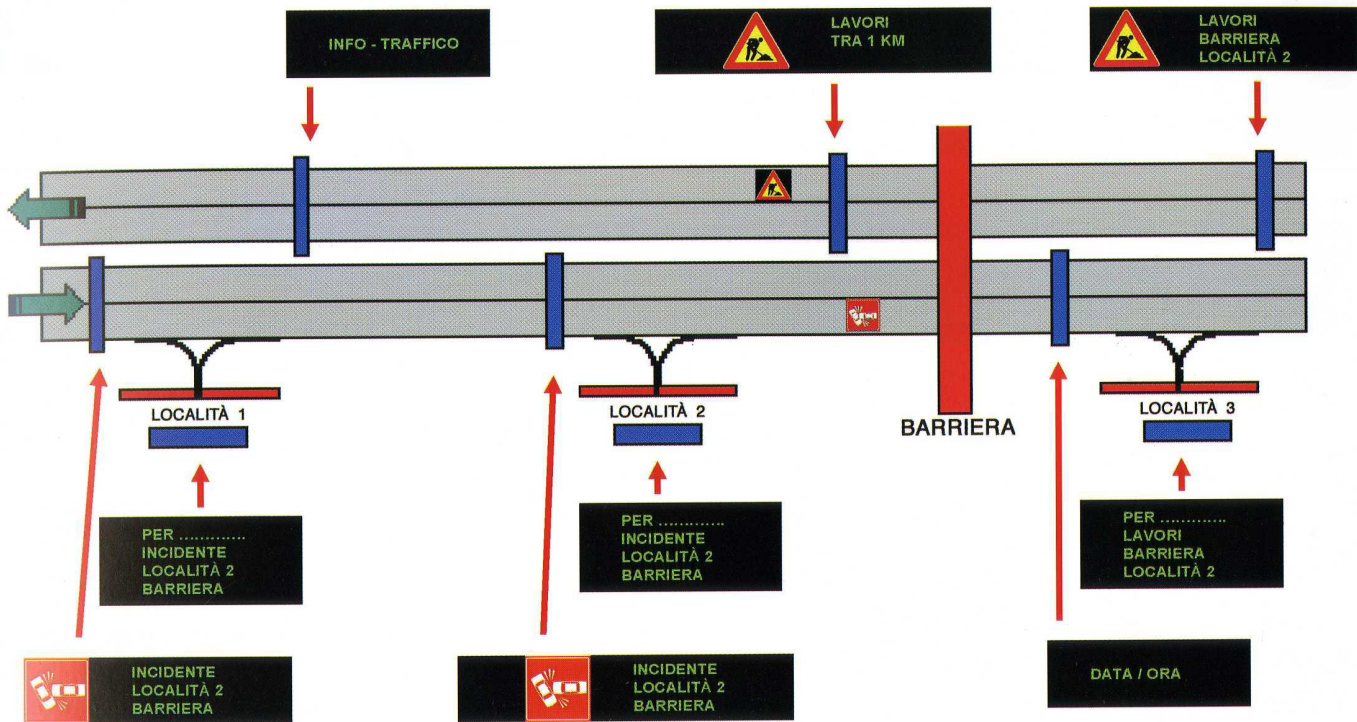
# Esempio evento "in Itinere": CODA

IT18



# Esempio evento "in Itinere": INCIDENTE / LAVORI

IT19



# Eventi in "Itinere"

## Informazione per evento con causale

IT20

PMV IN "ITINERE"

PITTOGRAMMA 1 (DX)	EVENTO
PITTOGRAMMA 2 (SX)	CAUSA DELL'EVENTO
RIGA 1	EVENTO
RIGA 2	LOCALITÀ INIZIALE
RIGA 3	LOCALITÀ FINALE

PMV IN "ACCESSO"

RIGA 1	"PER" CAPOTRATTA
RIGA 2	EVENTO (- CAUSA)
RIGA 3	LOCALITÀ INIZIALE
RIGA 4	LOCALITÀ FINALE

# Eventi in "Itinere"

## Informazione per eventi che si possono estendere lungo la rete

IT21

PMV IN "ITINERE"

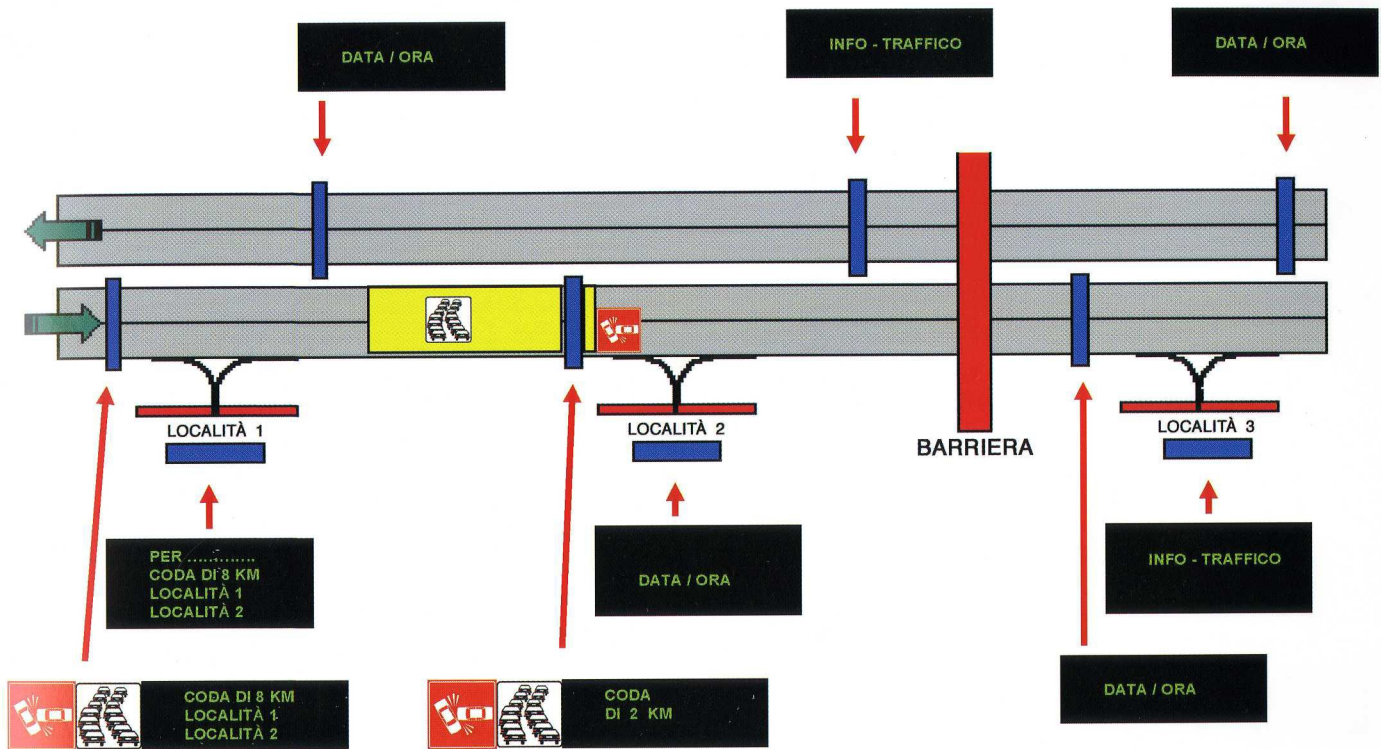
PITTOGRAMMA 1 (DX)	EVENTO
PITTOGRAMMA 2 (SX)	(CAUSA DELL'EVENTO)
RIGA 1	EVENTO
RIGA 2	<b>FINO A</b> OPPURE <b>PER x KM</b>
RIGA 3	LOCALITÀ

PMV IN "ACCESSO"

RIGA 1	<b>"PER"</b> CAPOTRATTA
RIGA 2	EVENTO (- CAUSA)
RIGA 3	<b>FINO A</b> OPPURE <b>PER x KM</b>
RIGA 4	LOCALITÀ

# Esempio evento "in Itinere": CODA

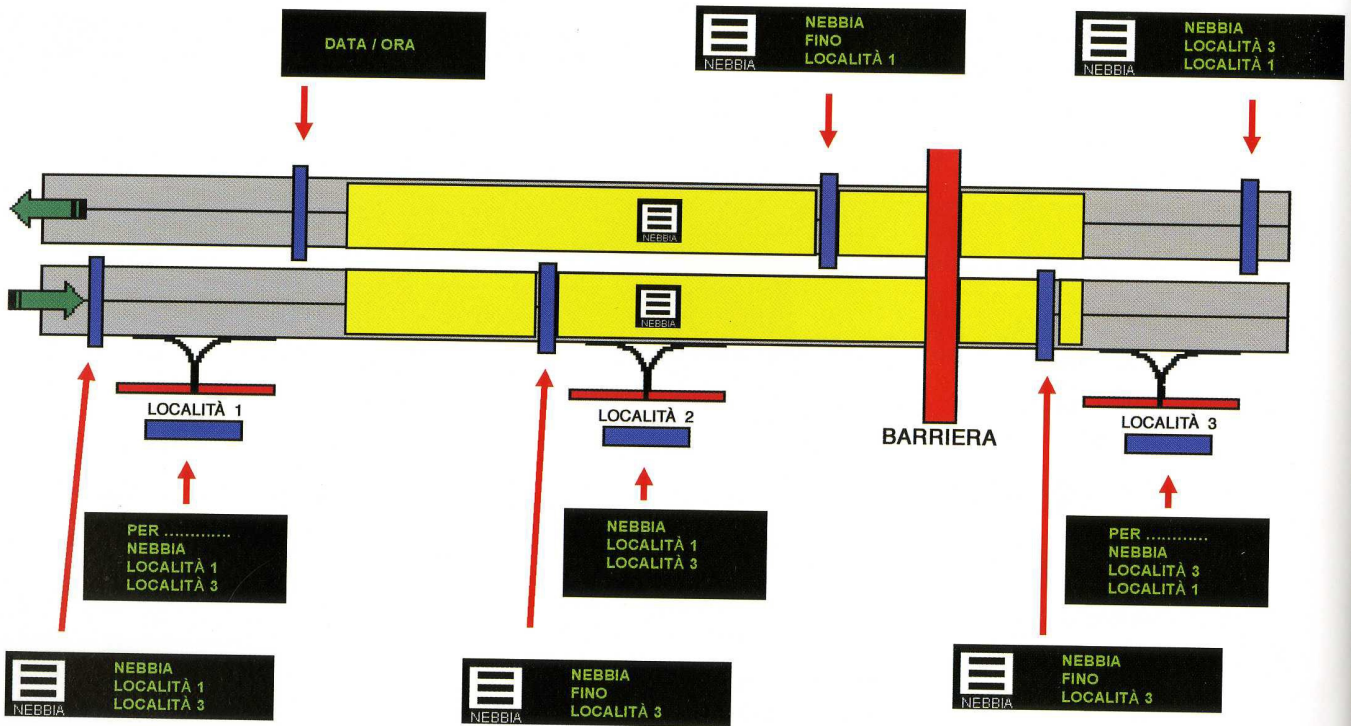
IT23



# Esempio evento "in Itinere": NEBBIA

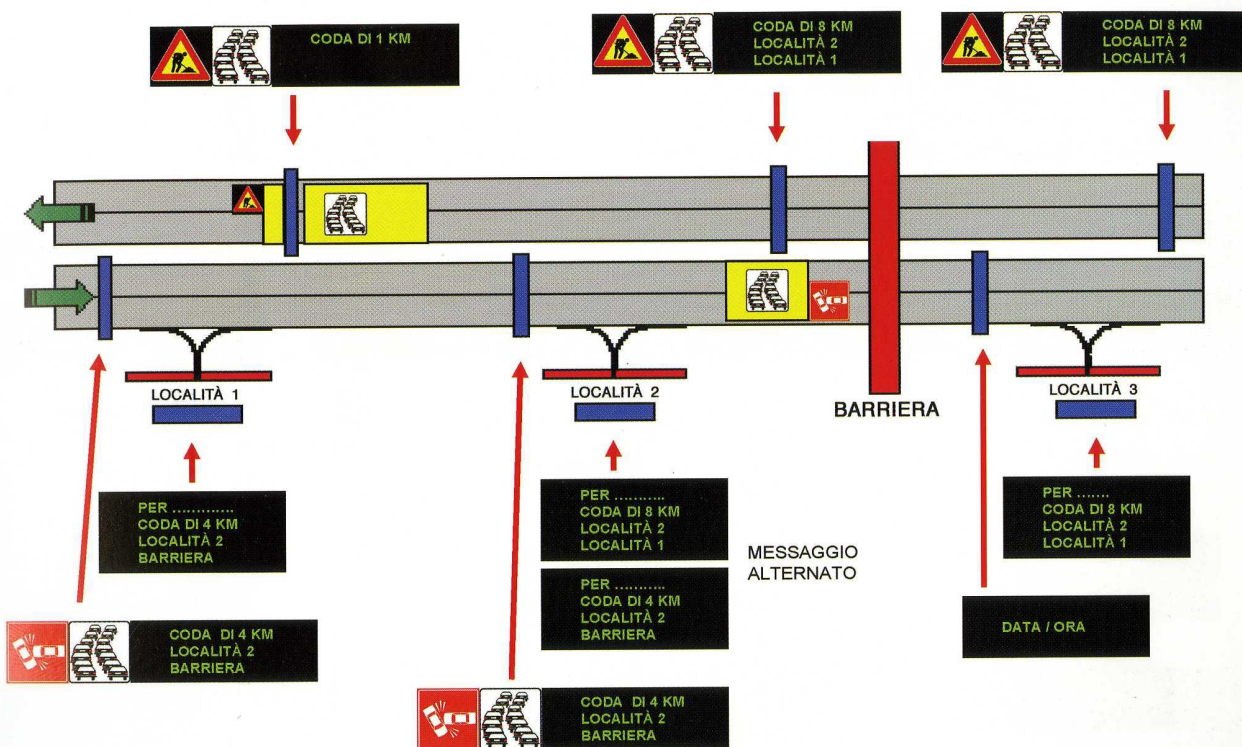
**NOTA:** eventuali indicazioni integrative che fanno riferimento al Codice della Strada sono a discrezione di ciascuna concessionaria.

IT24



# Esempio evento "in Itinere": CODA per INCIDENTE / LAVORI

IT25



# Eventi in "Ingresso"

IT26

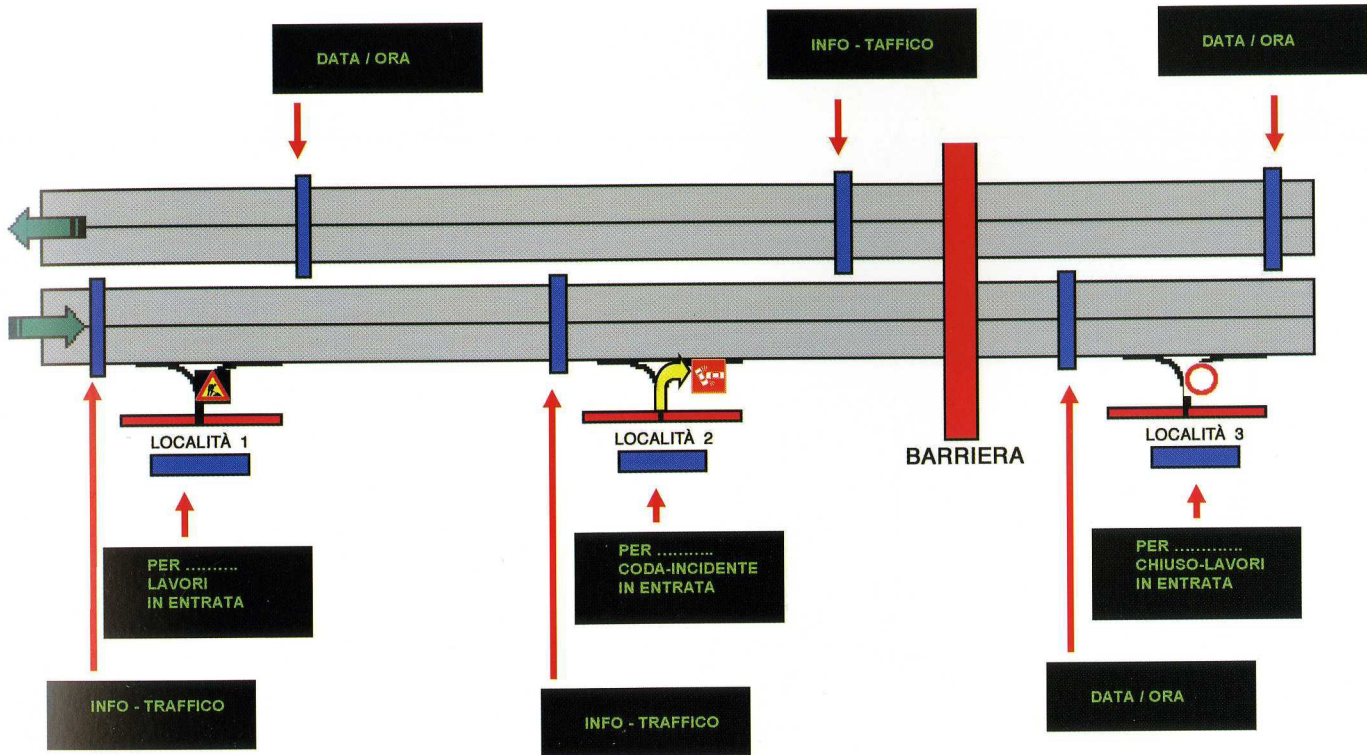
PMV IN "ACCESSO"

RIGA 1	"PER" CAPOTRATTA
RIGA 2	EVENTO (- CAUSA)
RIGA 3	(CAUSA)
RIGA 4	IN ENTRATA



# Esempio evento "in Ingresso": LAVORI / CODA / CHIUSURA

IT27



## Eventi in "Uscita"

IT28

PMV IN "ITINERE"

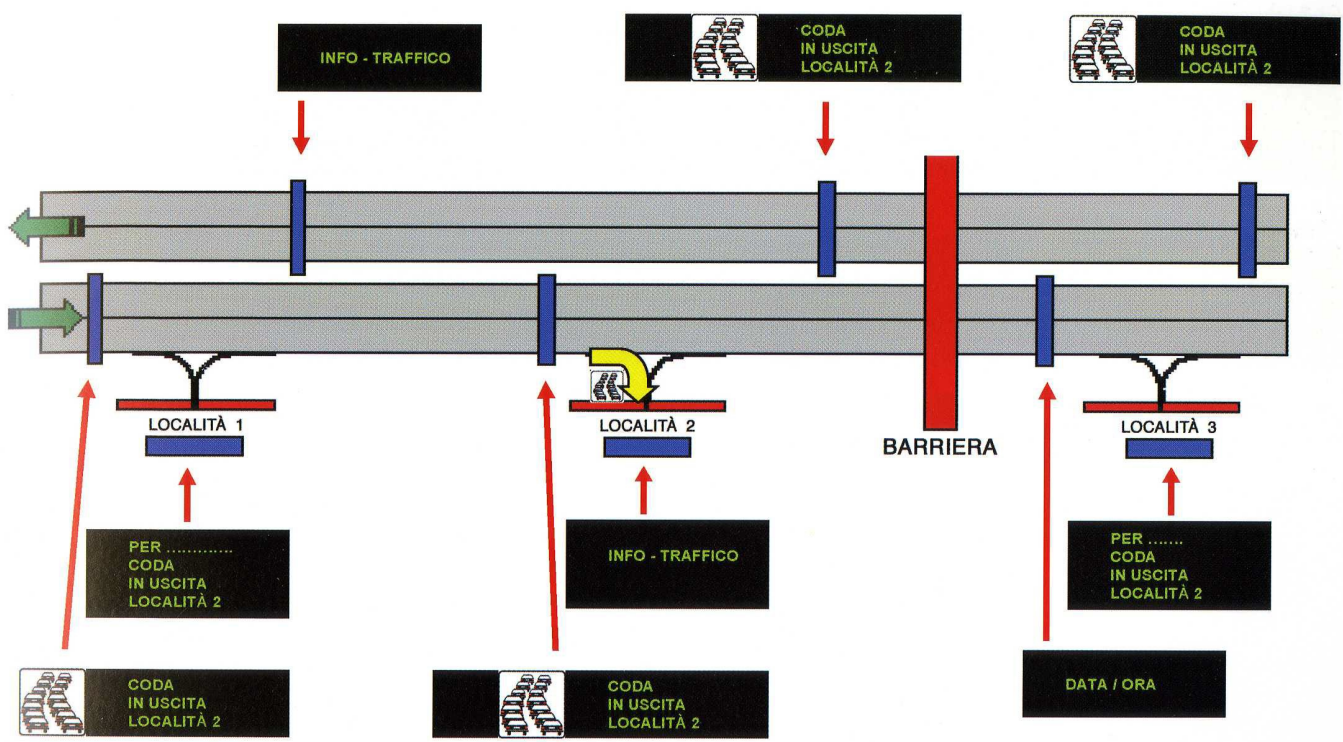
PITTOGRAMMA 1 (DX)	EVENTO
PITTOGRAMMA 2 (SX)	(CAUSA)
RIGA 1	EVENTO
RIGA 2	<b>IN USCITA</b>
RIGA 3	LOCALITÀ

PMV IN "ACCESSO"

RIGA 1	<b>"PER" CAPOTRATTA</b>
RIGA 2	EVENTO (- CAUSA)
RIGA 3	<b>IN USCITA</b>
RIGA 4	LOCALITÀ

---

# Esempio evento "in Uscita": CODA



# Eventi in "Barriera"

IT31

PMV IN "ITINERE"

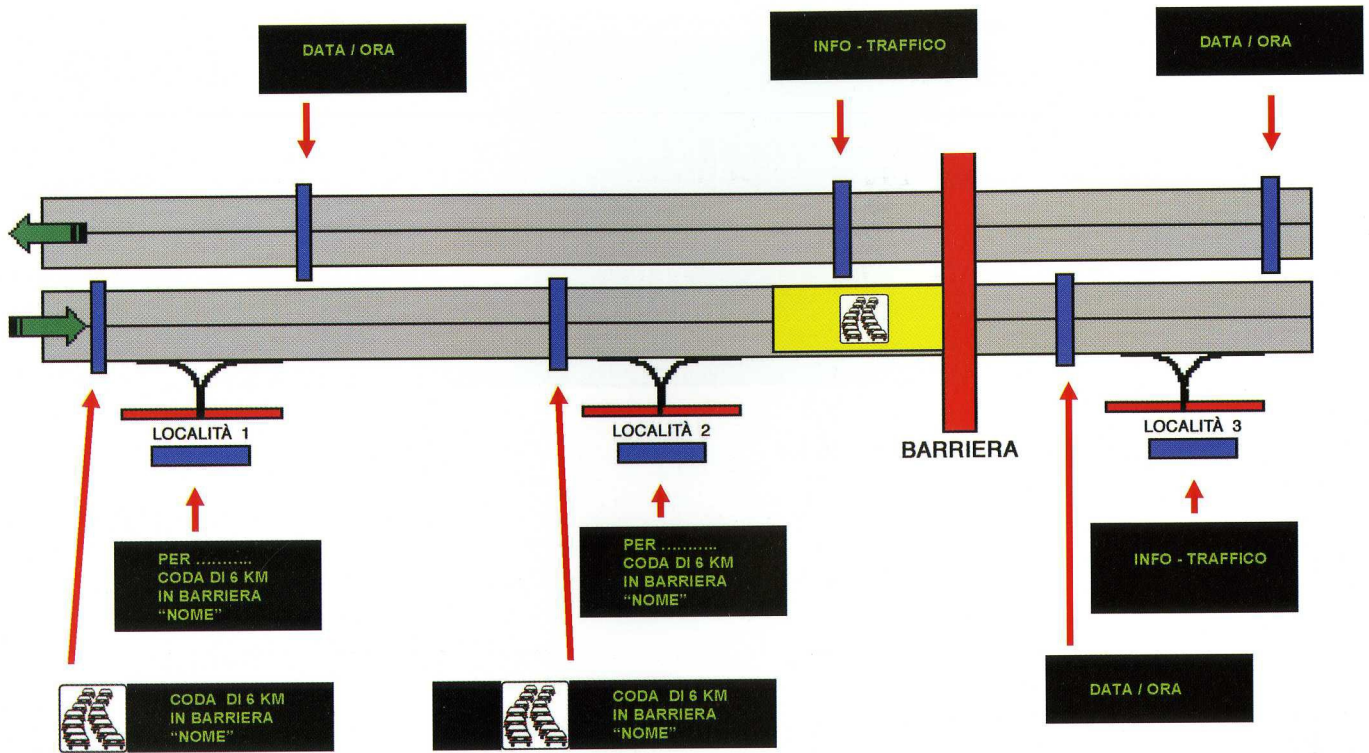
PITTOGRAMMA 1 (DX)	EVENTO
PITTOGRAMMA 2 (SX)	(CAUSA DELL'EVENTO)
RIGA 1	EVENTO
RIGA 2	<b>IN BARRIERA</b>
RIGA 3	LOCALITÀ

PMV IN "ACCESSO"

RIGA 1	<b>"PER" CAPOTRATTA</b>
RIGA 2	EVENTO (- CAUSA)
RIGA 3	<b>IN BARRIERA</b>
RIGA 4	LOCALITÀ

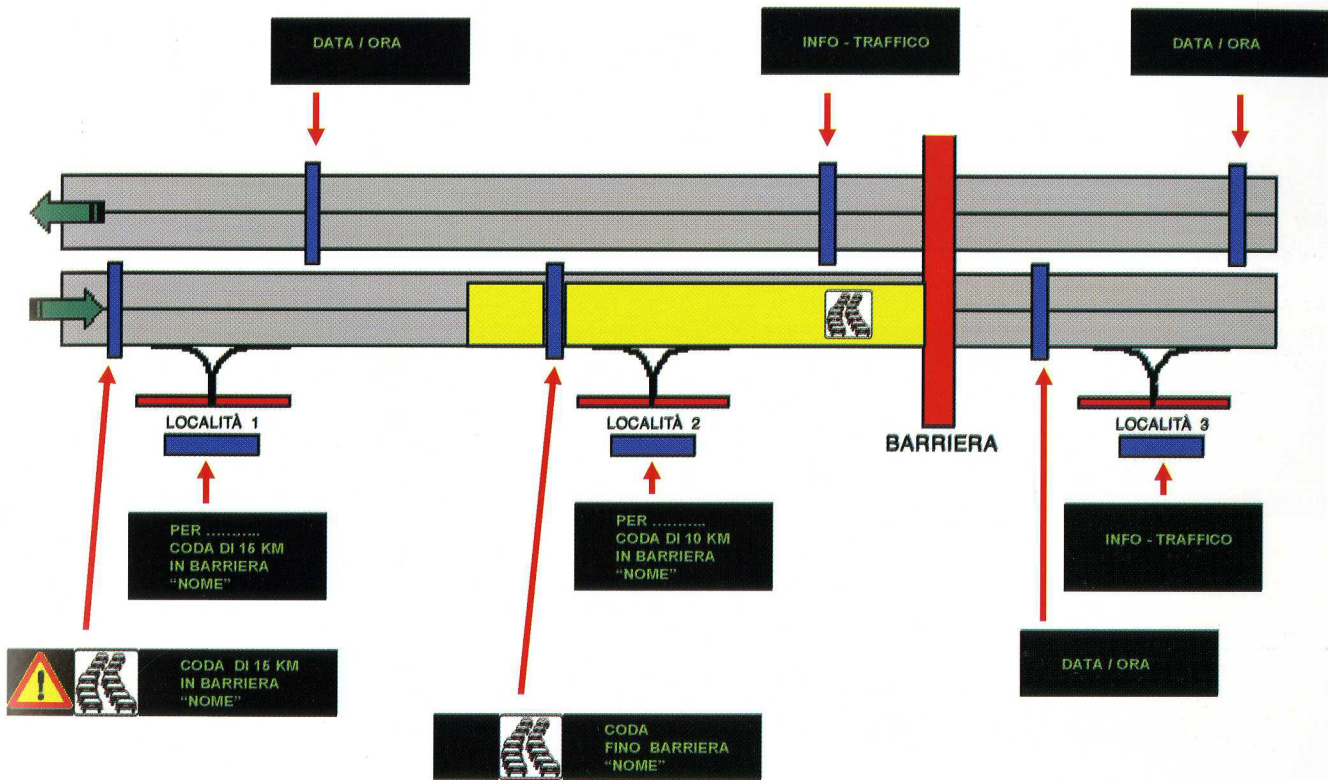
# Esempio evento "in Barriera": CODA

IT32



# Esempio evento "in Barriera": CODA

IT33



# Eventi su svincoli di interconnessione autostradale (eventi su nodo)

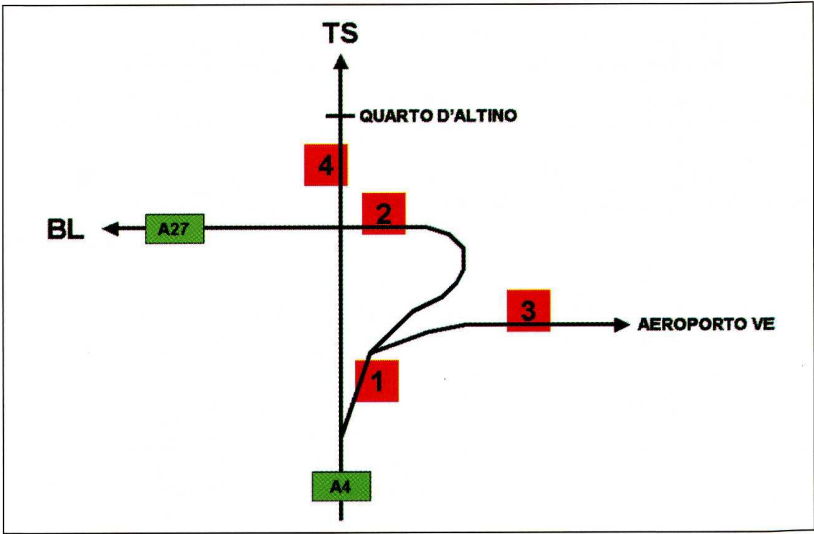
IT34

PMV IN "ITINERE"

PITTOGRAMMA 1 (DX)	EVENTO
PITTOGRAMMA 2 (SX)	(CAUSA DELL'EVENTO)
RIGA 1	EVENTO
RIGA 2	<b>BIVIO AYY</b> (per indicare un ramo di svincolo) oppure <b>BIVIO AXX-AYY</b> (per indicare un nodo di svincolo)
RIGA 3	" <b>PER</b> " CAPOTRATTA (eventuale)

PMV IN "ACCESSO"

RIGA 1	" <b>PER</b> " CAPOTRATTA
RIGA 2	EVENTO (- CAUSA)
RIGA 3	<b>BIVIO AYY</b> (per indicare un ramo di svincolo) oppure <b>BIVIO AXX-AYY</b> (per indicare un nodo di svincolo)
RIGA 4	" <b>PER</b> " CAPOTRATTA (eventuale)





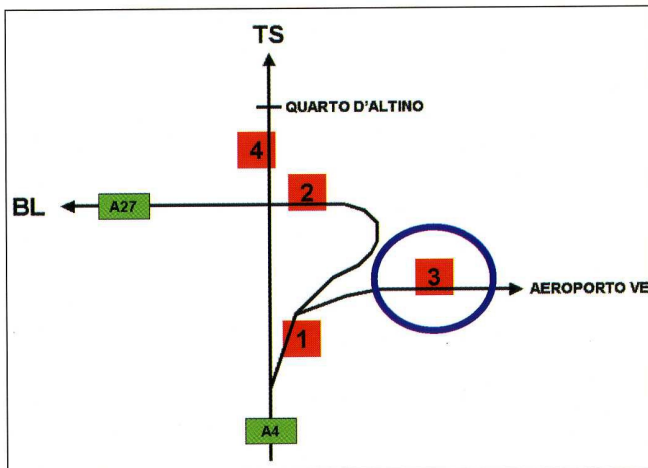
**Considerando, ad esempio,  
il messaggio da proporre  
per un evento incidente**





# Esempio C: incidente al punto 3

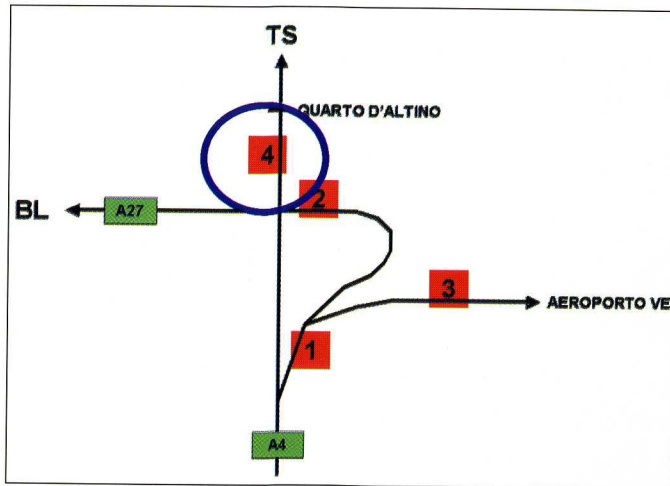
IT39



	I	N	C	I	D	E	N	T	E						
	B	I	V	I	O		A	2	7						
			P	E	R		A	E	R	O	P	O	R	T	O

# Esempio D: incidente al punto 4

IT40



I	N	C	I	D	E	N	T	E						
B	I	V	I	O		A	4	-	A	2	7			
Q	U	A	R	T	O		A	L	T	I	N	O		

## Messaggi di percorsi alternativi

Sono messaggi che, a seguito delle conseguenze determinate da eventi occorsi lungo la rete autostradale, mirano a indicare all'utente un percorso alternativo, non necessariamente autostradale, per giungere ad una certa destinazione.

## MESSAGGIO IN ANTICIPAZIONE

PITTOGRAMMA 1 (DX)	<b>OBBLIGO USCITA</b>
PITTOGRAMMA 2 (SX)	(CAUSA DELL'EVENTO)
RIGA 1	<b>TRATTO CHIUSO</b>
RIGA 2	LOCALITÀ 1
RIGA 3	LOCALITÀ 2

RIGA 1	<b>"PER" CAPOTRATTA</b>
RIGA 2	<b>TRATTO CHIUSO</b>
RIGA 3	LOCALITÀ 1
RIGA 4	LOCALITÀ 2

				T	R	A	T	T	O		C	H	I	U	S	O			
				L	O	C	A	L	I	T	À		1						
				L	O	C	A	L	I	T	À		2						

MESSAGGIO SUL PMV PRECEDENTE TRATTO CHIUSO

PITTOGRAMMA 1 (DX)	<b>OBBLIGO USCITA</b>
PITTOGRAMMA 2 (SX)	(CAUSA DELL'EVENTO)
RIGA 1	<b>OBBLIGO USCITA</b>
RIGA 2	LOCALITÀ 1
RIGA 3	



Alternativa 1  
(in assenza di indicazioni di re-instradamento)



Alternativa 2 (con indicazioni di re-instradamento)

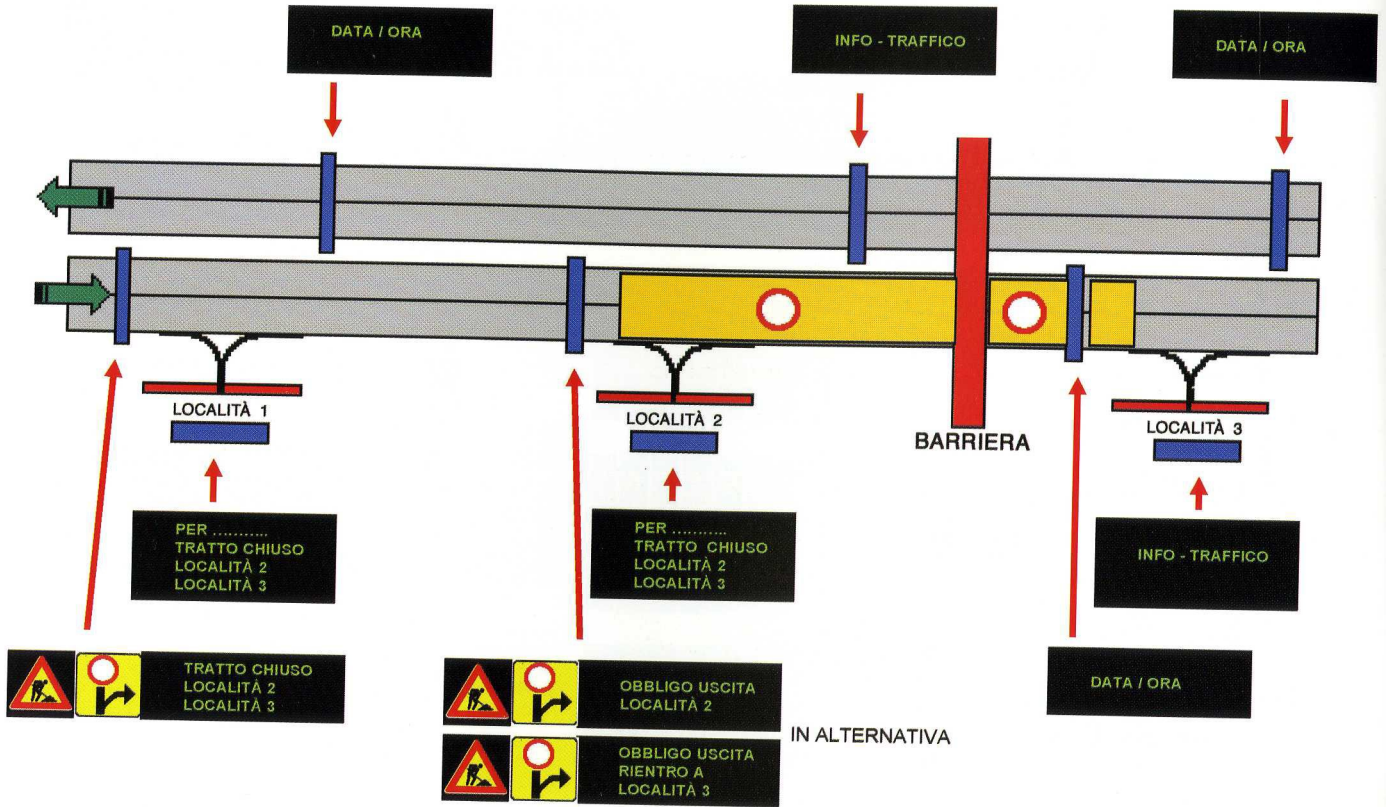


Alternativa 3 (con indicazioni di re-instradamento)



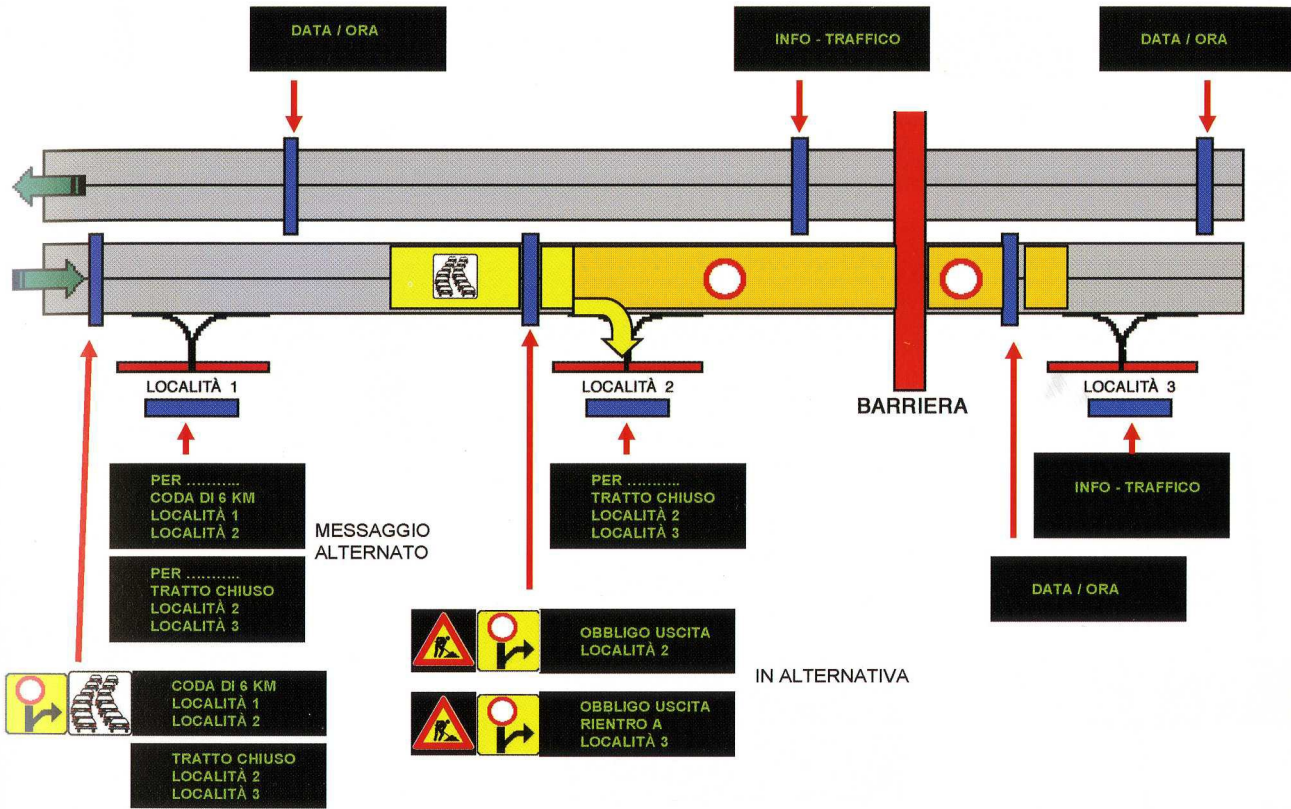
# Esempio evento: CHIUSURA TRATTO PER LAVORI

IT44



# Esempio evento: CODA PER TRATTO CHIUSO CAUSA LAVORI

IT45



## Messaggi in prossimità di potenziali pericoli

IT46

Sono messaggi che, utilizzando forme di espressione particolarmente incisive, mirano a indurre l'utente ad assumere un comportamento prudente circa situazioni di potenziale pericolo che sono presenti nelle sezioni immediatamente successive al PMV (indicativamente non oltre 2-4 km).

I messaggi si compongono di una parte descrittiva della natura del pericolo e di una parte che induce a un comportamento prudente (si suggerisce l'uso di forme imperative); si omette l'indicazione sulla localizzazione dell'evento, assumendo che questo è a breve distanza dal PMV stesso. Il formato suggerito è il seguente:

PITTOGRAMMA 1 (DX)	EVENTO
PITTOGRAMMA 2 (SX)	CAUSA DELL'EVENTO
RIGA 1	EVENTO
RIGA 2	DETTAGLIO SU NATURA EVENTO (EVENTUALE)
RIGA 3	RACCOMANDAZIONE

RIGA 1	"PER" CAPOTRATTA
RIGA 2	EVENTO (- CAUSA)
RIGA 3	DETTAGLIO SU NATURA EVENTO (EVENTUALE)
RIGA 4	RACCOMANDAZIONE