

LE PREVISIONI PER LA GESTIONE AUTOSTRADALE

PIOGGIA, NEBBIA, VENTO, GHIACCIO E NEVE: LE CONDIZIONI METEOROLOGICHE SONO UN FATTORE IMPORTANTE DELLA SICUREZZA DEL TRAFFICO AUTOSTRADALE. NELLA GESTIONE DELLE TRATTE È PERTANTO MOLTO IMPORTANTE AVERE PREVISIONI TEMPESTIVE E AFFIDABILI. INTERVISTA A FRANCESCO ACERBI, DIRETTORE DI AUTOSTRADE CENTROPADANE.

Quanto la previsione meteorologica può incidere sulla pianificazione di alcuni interventi sulla rete stradale? Quali sono le attività e gli eventi meteorologici per cui l'azienda ha maggior bisogno di informazioni meteorologiche precise?

Francesco Acerbi

Utilizzare la previsione nella pianificazione di lavori stradali è utile e conveniente. Si pensi, ad esempio, alla conoscenza della probabilità di eventi temporaleschi rispetto all'apertura e gestione di cantieri e di manutenzioni o le temperature nel caso di stesa di pavimentazioni o getti di cementi armati. Oltre a questi esempi, nel caso di gestione di tratte autostradali anche la previsione del campo di visibilità può essere utile per limitare o impedire l'accesso ai veicoli lenti; inoltre la ventosità oltre certe velocità rispetto alla gestione di veicoli telonati o a elevato ingombro e scarso peso: questi costituiscono eventi per i quali è opportuna l'informazione precisa. In quest'elenco sta anche la formazione del ghiaccio e la probabilità di pioggia ghiacciata che, come è noto, incontrano considerevoli difficoltà gestionali.

Esistono degli studi economici nel settore che quantificano il rapporto costo/perdita in funzione dell'informazione meteorologica?

Non esistono studi economici puntuali, a mia conoscenza, in questo campo. Certamente sono chiari due aspetti: il costo relativamente modesto della previsione, per l'azienda siamo nell'ordine di 1.000-1.500 euro/km/anno e la relativa tranquillità che la conoscenza induce negli operatori rispetto al disporre di un'informazione improvvisa.

Avete stipulato in passato contratti con strutture meteorologiche pubbliche o private per ricevere servizi specifici? Che tipo di servizi si richiedevano o si richiedono?

Abbiamo stipulato contratti dal 2000 con strutture pubbliche e private per ricevere

informazioni a scala locale e previsioni puntuali di neve e ghiaccio. Inoltre abbiamo installato una rete aziendale connessa alla rete regionale.

Una volta ricevuta la previsione, in che modo si decide l'azione da intraprendere? Esistono delle procedure ben definite o si valuta ciascun caso?

In funzione della previsione richiesta e del dato ricevuto esistono sia procedure predefinite, come nel caso di neve o ghiaccio o di campo di visibilità ridotto, sia valutazioni caso per caso, come per eventi su previsioni di medio periodo e scelte temporali per attuare programmi di manutenzione.

Ricorda qualche episodio in cui una previsione meteo puntuale e corretta ha permesso la gestione positiva di una particolare situazione relativa alla circolazione autostradale?

Le previsioni meteorologiche corrette, in caso di neve e ghiaccio, integrate con

la rete locale aziendale, costituiscono una costante di gestione positiva della circolazione autostradale invernale da oltre un decennio.

Come si fa a decidere se è meglio un'azione intrapresa in caso di previsione non verificata o un'azione evitata in caso di previsione verificata? Esiste un modo per stimare statisticamente l'utilità delle previsioni per le autostrade?

Ciò che fa decidere è la possibilità di ridurre il rischio di incidente utilizzando una previsione non verificata. Nel caso di previsioni non corrette è utile un confronto anche a posteriori per verificare le ragioni e gli effetti. Ciò determina fra le parti maggiore consapevolezza e affinamento rispetto alle attività connesse. Rispetto alla stima dell'utilità, ritengo sia possibile mettendo a punto criteri di stima di minori costi per campo applicativo e di riduzione del rischio.

Intervista a cura di **Alessandra De Savino**

