

Fiume d'auto sulla Cispadana

la Nuova Ferrara — 19 ottobre 2005 pagina 12 sezione: CRONACA

La costruzione della Cispadana potrebbe dirottare sul futuro asse Ferrara-Modena-Reggio circa 1.700 veicoli che oggi utilizzano l'intasatissimo collegamento A13-A1 in direzione della Modena-Brennero. Secondo un recente studio universitario, inoltre, al "pacchetto" autostradale già citato potrebbe aggiungersi un'ulteriore quota di traffico che sfrutta la viabilità ordinaria.

Un flusso che potrebbe lievitare se venisse realizzata la Nuova Romea (E55), migliorando così la percorribilità del canale adriatico senza contare la quantità di domanda, oggi difficilmente stimabile, che potrebbe essere stimolata proprio dalla presenza della nuova infrastruttura.

L'arteria stradale potrebbe essere completata in base agli ultimi annunci pubblici entro il 2010. L'indagine scientifica condotta del Centro di Modellistica Calcolo e Statistica (CMCS) dell'ateneo ferrarese, che ha cercato di quantificare il suo bacino d'utenza, prospetta un movimento complessivo attraverso il territorio di Ferrara e provincia che potrebbe avvicinarsi alle 2000 unità al giorno.

Gli autori della ricerca - il professor Lorenzo Pareschi (direttore del CMCS) e il dottor Pietro Foscarì, entrambi del Dipartimento di Matematica, in collaborazione con i professori Luigi Salmasso (vicedirettore del CMCS) dell'Università di Padova, Fausto Segala, direttore del dipartimento di Economia, e Michael Herty, dell'Università di Kaiserslautern - hanno analizzato in modo approfondito, utilizzando diversi modelli matematici e statistici di traffico veicolare, i dati di flusso forniti dalle società che gestiscono i collegamenti autostradali per capire come potrebbe interagire con l'attuale situazione l'apertura della Cispadana.

«Dalle simulazioni numeriche effettuate emerge come l'introduzione di una nuova autostrada - spiega il professor Lorenzo Pareschi - avrebbe sicuramente effetti positivi per la nostra provincia ma non potrebbe da sola migliorare in maniera significativa la scorrevolezza del nodo di Bologna. Potrebbe incanalare una parte di utenza - stiamo parlando di mezzi leggeri e pesanti, cioè auto e camion - oggi costretta a raggiungere la via Emilia passando per il capoluogo regionale; per ottenere un beneficio significativo su tutto il comparto bolognese, attualmente congestionato, sarà necessario però realizzare nuovi tratti autostradali».

Per l'area estense i vantaggi sarebbero immediati: l'allacciamento tra la E55 e la Ferrara-Mare potrebbe dirottare sul territorio locale una parte del flusso intercettato dalla A14, contribuendo a ridurre il parziale isolamento della provincia rispetto alla via Emilia. «Inoltre da Ferrara verso ovest e viceversa - precisa il professor Pareschi - si semplificherebbero i collegamenti con i grandi bacini industriali di Modena e Reggio, il che comporterebbe un indiscutibile beneficio per il territorio».

L'indagine contiene anche numerosi dati ed elaborazioni, che consentono di comprendere un po' meglio come si muove il traffico che raggiunge e attraversa la provincia estense. Sono circa 14mila, ad esempio, i veicoli leggeri che si spostano quotidianamente tra Ferrara-Nord e Occhiobello (e viceversa), quasi 17mila quelli che viaggiano sull'asse sud, tra Altedo e Ferrara-Sud, oltre 13mila quelli che si spostano tra Ferrara Nord e Ferrara Sud. Il traffico pesante vale altre 5-6mila unità di passaggio, con un incremento ulteriore di flusso sulle singole tratte che vale da circa un terzo alla metà del precedente.

L'altro aspetto interessante riguarda la direzione dei flussi. Al mattino tra le 7 e le 9 all'interno del capoluogo estense si spostano oltre 5mila veicoli, altri 2mila e passa invece raggiungono la provincia partendo sempre dal capoluogo. Dalla provincia invece circa 2500 mezzi convergono verso il capoluogo, mentre sulla direzione opposta capoluogo-provincia viaggiano quasi 8mila auto e mezzi pesanti. Quasi 500 unità escono da Ferrara per entrare nella provincia di Modena, poco più di 1000 si dirigono verso la provincia di Bologna, 700 iniziano il loro viaggio dal capoluogo estense e si fermano in territorio felsineo. Sono poco più di 200 invece le auto e i camion che dalla provincia estense si spostano verso Ravenna. In questa fascia oraria tutti i flussi in uscita verso le province più vicine sono più alti rispetto ai dati d'entrata. Solo in un paio di casi avviene il contrario: dal capoluogo di Bologna al capoluogo estense (entrano 587 mezzi, ne escono 161) e da Ravenna provincia a Ferrara capoluogo: 70 in ingresso per Ferrara contro 40 in uscita.

Gioele Caccia