

**Il Piano Strategico
della Città e del suo Territorio**

Le “parole chiave”

INFRASTRUTTURE

Gennaio 2005

**C
U
N
E
O

2
0
2
0**

AVVERTENZA

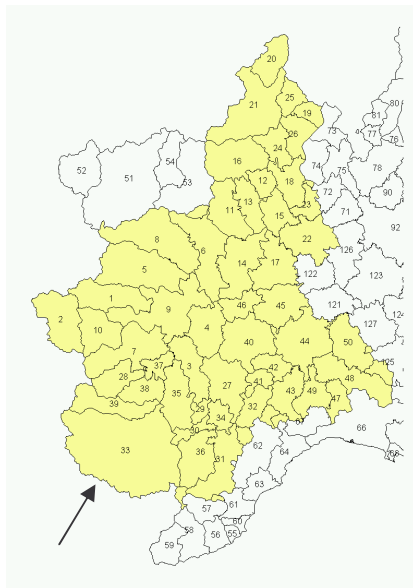
Quanto contenuto nei materiali di ogni “parola chiave” è stato raccolto nel secondo semestre del 2004 con l’obiettivo di soddisfare almeno in parte l’esigenza, emersa al seminario dello scorso aprile, di aggiornare e approfondire le informazioni socio-economiche relative alla realtà territoriale cuneese prima di avviare i Tavoli di Lavoro sui quattro assi strategici di “Cuneo 2020”. Non si tratta dei risultati di una ricerca e tantomeno di una “diagnosi”, ma piuttosto di una “ricognizione” diretta a ordinare ed in parte elaborare i dati statistici esistenti e a fornire una mappatura dei progetti e delle iniziative già esistenti sul territorio.

L’unità statistica di riferimento nella raccolta di dati e informazioni è stata il cd. “Sistema Locale del Lavoro” (SLL) di Cuneo, che include i comuni limitrofi al capoluogo e quelli delle vallate circostanti, dalla Val Pesio alla Valle Maira inclusa, e i cui confini coincidono per molti versi con “il territorio di Cuneo” quale lo percepiscono – in modi e prospettive diverse! – i suoi abitanti immersi nelle reti di relazioni sociali, economiche e politiche che lo caratterizzano. Non sempre, tuttavia, è stato possibile presentare dati e informazioni a questo livello intermedio, quelle maggiormente accessibili essendo in genere aggregate a livello provinciale. Inoltre i confini del SLL non sono da intendersi rigidamente coincidenti con quelli della Pianificazione strategica. In alcuni casi è risultato e risulterà logico modificare l’area geografica di riferimento includendovi Comuni che non vi ricadono ma che fanno parte di reti o aggregazioni amministrative esistenti, in altri può rivelarsi opportuno ragionare piuttosto su aree territoriali di minore estensione, muovendosi dunque in una logica di progettazione partecipata a “geometria variabile”.

Infine si sottolinea come il materiale contenuto nelle Schede e negli Approfondimenti mantenga volutamente un aspetto “grezzo” e descrittivo: esso vuol essere di stimolo alla riflessione e alla discussione dei Tavoli di Lavoro e dei loro sottogruppi senza irrigidirle in un quadro interpretativo predefinito. Allo stesso tempo è da considerarsi una sorta di “lavoro in corso”, sicuramente non privo di errori o lacune che invitiamo a segnalare, da integrarsi man mano a partire dall’attività dei singoli gruppi di lavoro.

IL SISTEMA LOCALE DEL LAVORO (SLL) DI CUNEO

I sistemi locali del lavoro sono aggregazioni territoriali sub-regionali, definite dall’ISTAT, composte da più comuni, i cui confini sono costruiti in base ai flussi giornalieri di pendolarismo casa-lavoro. I sistemi locali del lavoro possono essere definiti come dei “mercati locali del lavoro”, cioè delle aree territoriali all’interno delle quali i residenti vivono ed hanno anche il posto di lavoro. Dette aree sono delimitate in base ad un criterio economico, cioè la compresenza delle abitazioni e dei posti di lavoro per i medesimi soggetti residenti, e non ad un criterio amministrativo.



Acceglio	Moiola
Aisone	Montemale
Argentera	Montegrosso Grana
Beinette	Peveragno
Bernezzo	Pietraporzio
Borgo S. Dalmazzo	Pradives
Boves	Prazzo
Busca	Rittana
Canosio	Roaschia
Caraglio	Robilante
Cartignano	Roccabruna
Castelletto Stura	Roccasparvera
Castelmagno	Roccavione
Celle di Macra	Sambuco
Centallo	San Damiano Macra
Cervasca	Stroppio
Chiusa di Pesio	Tarantasca
Cuneo	Valdieri
Demonte	Valgrana
Dronero	Valloriate
Elva	Vernante
Entraque	Vignolo
Gaiola	Villafalletto
Limone P.te	Villar San Costanzo
Macra	Vinadio
Marmora	

Per informazioni e segnalazioni: pianostrategico@comune.cuneo.it

Tutti i materiali del Piano Strategico sono reperibili su: www.comune.cuneo.it

INTRODUZIONE

Rispetto alla problematica delle infrastrutture gli approcci seguiti sono stati tradizionalmente due. Uno, di natura economica, insiste sull'attrattività dei territori con un'alta dotazione infrastrutturale nei confronti delle imprese; un altro, di matrice ecologica, pone l'attenzione sulle diseconomie ambientali e sui rischi di depauperamento del patrimonio ambientale e paesaggistico. Di conseguenza diverse sono state le pratiche di indirizzo e azione: una endogena che tende a sfruttare le risorse presenti a livello locale e l'altra esogena indirizzata all'attrazione dei settori più redditizi sul mercato globale. All'interno di questa dicotomia negli ultimi anni si è inserito un terzo approccio di matrice reticolare che propone il rafforzamento delle strutture e delle reti all'interno del territorio e di attivazione di esse verso quelle a vasta scala in base ai principi dello "sviluppo sostenibile".

Questo tipo di approccio prevede una nuova concezione dell'infrastruttura legata all'innovazione della tecnologia e dei processi. Le imprese, per competere a livello globale, necessitano sempre più di infrastrutture di nuova concezione, inclusi sistemi di gestione dei traffici. I vari progetti di banda larga e gestione intermodale delle infrastrutture si legano a questo nuovo modo di concepire gli strumenti di trasporto di merci, persone e informazione. Il progetto della *Rete Transeuropea di Trasporto (TEN-T)*, promosso dall'Unione Europea, prevede che i corridoi siano degli assi in cui sono inseriti più livelli infrastrutturali dai trasporti all'energia fino alle telecomunicazioni. In questo modo i territori che si connettono ai corridoi possono utilizzare dalle reti ferroviarie ad alta velocità alle grandi dorsali di connessione a banda larga, dagli innovativi processi di gestione intermodale del traffico merci alla grandi infrastrutture di trasporto di energia.

LA RETE TRANSEUROPEA DI TRASPORTO

Parte fondamentale della TEN-T sono i cosiddetti "*corridoi paneuropei*" cioè gli assi di collegamento che costituiscono lo scheletro dei rapporti politici, commerciali e sociali di tutta l'Europa. Questo unico spazio su cui insiste la TEN-T, comprende l'intera Europa dall'Atlantico agli Urali e i Paesi del Mediterraneo orientale.

La Rete di Trasporti Europea è lo strumento con cui l'Unione Europea cerca di collegare le diverse zone per favorirne la coesione e l'integrazione socio-economica.

Per venire incontro a questa esigenza è nato il concetto di "corridoio" come sistema di comunicazione. I Corridoi Paneuropei sono, infatti, organizzati in un sistema a tre livelli: trasporti, energia e telecomunicazioni. Ogni corridoio è una rete intricata di ferrovie, strade, stazioni, porti, aeroporti, rotte. A questo corrisponde anche una rete energetica, con centrali elettriche e idroelettriche, oleodotti, gasdotti, rotte di navi da cisterna, terminali di stoccaggio, raffinerie, depositi; e una rete di telecomunicazioni che segue gli stessi percorsi, con la costruzione o la ristrutturazione di infrastrutture necessarie alla trasmissione e alla gestione delle informazioni.

I corridoi, inoltre, coinvolgono anche i territori non direttamente attraversate da essi ma da cui dipendono i loro traffici attraverso direttrici principali e diramazioni.

LA TEN-T ATTUALE:

- 75.200 Km di strade
- 78.000 Km di ferrovia
- 330 aeroporti
- 270 porti marittimi
- 210 porti fluviali
- sistemi di gestione del traffico e della navigazione

Fonte: Commissione Europea

L'identificazione e la costruzione di direttrici di trasporto a livello comunitario consente, secondo la Commissione, una gestione integrata controllo del territorio, facilitandone la gestione dei trasporti, delle risorse e delle informazioni. Il Consiglio Europeo nel novembre 2003 ha individuato 29 progetti prioritari.

CORRIDOI E PROGETTI PREVISTI DALL'UNIONE EUROPEA CHE RIGUARDANO L'ITALIA (2003)

- a. il corridoio 1 (Berlino – Palermo);
- b. il corridoio 5 (Lisbona – Kiev);
- c. il corridoio Genova – Rotterdam (il ponte fra i due mari: il Mare Mediterraneo ed il Mare del Nord);
- d. il corridoio 8 (Bari – Varna)
- e. l'autostrada del Mare del sistema occidentale del Mediterraneo;
- f. l'autostrada del mare del sistema orientale del Mediterraneo.

IL PIEMONTE NEI CORRIDOI

Il Corridoio 5 e quello dei Due Mari intersecano l'area Piemontese, coinvolgendo i territori in progetti e investimenti infrastrutturali di dimensioni continentali. Il corridoio, come abbiamo ricordato, è un asse di sviluppo infrastrutturale che non coinvolge solamente i territori su cui passa l'infrastruttura. Il Corridoio 5, per il Piemonte, non è solamente la linea ad alta velocità che collega Lione con Torino passando per la Val Susa ma è un sistema di relazioni e comunicazioni che coinvolge il sud est francese con il nord ovest italiano. Il corridoio dei Due Mari che connette le zone Mediterranee con quelle del Mare del Nord, incrocia il Corridoio 5 proprio nel nord ovest italiano.

CUNEO E IL SUO TERRITORIO

I corridoi stanno ridisegnando la geografia europea rispetto all'accessibilità temporale dei territori. Le distanze tra città o i territori non sono più tanto calcolate in chilometri, quanto piuttosto in ore e minuti. In questo senso si stanno creando macro regioni caratterizzate da un elevato livello di accessibilità interna. La stessa città di Cuneo si colloca ormai al centro di una macroarea transfrontaliera e non più nella tradizionale posizione marginale.

In questo contesto le amministrazioni locali si stanno adoperando per connettersi agli assi principali dei corridoi promossi dall'unione europea nel modo più efficace e veloce possibile, in modo da sfruttarne le infrastrutture leggere e pesanti e rendere più facilmente accessibili i territori.

Rispetto a questo approccio le amministrazioni delle province di Cuneo, Asti e Alessandria, ad esempio, hanno deciso di ragionare su vasta scala promuovendo nel 1999 un Programma di Recupero Urbano e di Sviluppo Sostenibile del Territorio (P.R.U.S.S.T.). I motivi della scelta riguardano, appunto, i mutati scenari del Piemonte, il nuovo ruolo delle tre province interessate e la possibilità di intercettare gli assi est-ovest (dorsale Nizza - Cuneo - Asti) e nord-sud (dorsale Genova-Sempione).

Il PRUSST prevede nuove metodologie di approccio nei confronti delle infrastrutture, legate all'innovazione dei processi di gestione del traffico; interventi per preservare gli ambiti fluviali dal punto di vista idrografico e ambientale; e operazioni di recupero delle emergenze storico-architettoniche come prodotti del territorio.

Di seguito si sintetizzano i progetti di potenziamento della dotazione infrastrutturale, più importanti dal punto di vista strategico. Si sono analizzati gli assi geografici principali e cercato di mostrare quali sia lo stato di avanzamento dei progetti di miglioramento delle comunicazioni verso i territori di riferimento del cuneese: i collegamenti stradali verso la rete autostradale (Autostrada Cuneo – Asti), quelli transfrontalieri (Colle del Maddalena e Traforo di Tenda) e quelli verso la Liguria (Statale n.28); i collegamenti ferroviari sud e nord (raddoppio Cuneo Fossano, elettrificazione Cuneo Nizza), l'aeroporto di Levaldigi e i progetti di infrastrutture di servizio con un alto contenuto di innovazione tecnologica e di processo (cablaggio e reti ICT, polo logistico).

Collegamento alla rete autostradale italiana: Autostrada Asti-Cuneo

Soggetti coinvolti

ANAS (realizzazione dell'opera), Provincia di Cuneo e di Asti (organizzazione conferenze servizi, supporto organizzativo e comitati di monitoraggio), Ministero delle Infrastrutture (finanziamento)

Descrizione del progetto

La Autostrada Asti a Cuneo si compone di due nuovi tratti, da Massimini a Cuneo (Tronco 1) e da Asti a Marene (Tronco 2), e di un tratto intermedio della Autostrada A6 (Torino Savona). La nuova autostrada avrà una lunghezza complessiva di 95 Km e permetterà al territorio cuneese un più facile collegamento con la rete autostradale italiana non solo nella direzione nord est verso la Pianura Padana (Asti) ma anche nelle direzioni nord (A6 verso Torino) e sud (A6 verso Savona).

Cronistoria

1998 viene istituito con legge n.295 un fondo di finanziamento apposito nello stato di previsione del Ministero dei Lavori Pubblici per gli interventi da realizzare sul sistema autostradale italiano tra cui la Cuneo Asti;

2000 inizio lavori sul lotto 1.1 da Massimini a Perucca:

2000 accordo di programma tra il Ministero dei lavori pubblici e l'ANAS per la prosecuzione dell'opera con cronoprogramma per i singoli lotti;

2000 protocollo di intesa Governo-Regione Piemonte che impegna il governo alla realizzazione completa attraverso appositi stanziamenti o l'individuazione di soggetti concessionari;

2003 Bando di gara per l'affidamento del completamento della progettazione, della realizzazione e della gestione del collegamento autostradale e del pedaggio attraverso una società da costituirsi tra il vincitore e l'ANAS;

1998-2000 conferenze di servizi per l'approvazione dei 15 lotti e tavoli di concertazione tra tutti i soggetti interessati all'opera (proprietari dei terreni e associazioni di categoria ecc.);

(novembre) fase conclusiva bando di gara per concessione gestione dell'intera infrastruttura;

Stato dell'opera

Entro fine 2004 sarà individuato il concessionario che gestirà l'infrastruttura e porterà a termine i lavori sugli otto lotti non ancora iniziati. L'ANAS prevede di completare gli altri lotti entro il 2006. L'opera secondo le previsioni dovrebbe essere pronta nel 2008¹.

TRATTO MASSIMINI (A6) – CUNEO

1.1 Massimini (A6) – Perucca	Completato
1.2 Perucca – Consovero	Completato
1.3 Consovero – Castelletto Stura	Progetto esecutivo ² , realizzazione a carico del nuovo gestore
1.4 Castelletto Stura – Cuneo	Progetto esecutivo, realizzazione a carico del nuovo gestore
1.5 Bretella di Cuneo	Progetto definitivo ³ , realizzazione a carico del nuovo gestore

TRATTO ASTI (A21) – MARENE (A6)

2.1 Asti est (A21) – Isola d'asti	Progetto definitivo, realizzazione a carico del nuovo gestore
2.2 Isola d'Asti – Motta	Fine lavori 2006
2.3 Motta – Neive	Fine lavori 2006
2.4 Neive – Guarente	Fine lavori 2006
2.5 Guarente – Roddi	Progetto definitivo, realizzazione a carico del nuovo gestore
2.6 Roddi – Diga Enel	Progetto esecutivo, realizzazione a carico del nuovo gestore
2.7 Diga Enel – Cherasco	Fine lavori 2006
2.8 Cherasco – Marene (A6)	Fine lavori 2006

LOTTI AGGIUNTIVI

Cuneo: collegamento tangenziale est-ovest	Progetto preliminare ⁴ approvato, legato alla gara di concessione
Collegamento Asti ovest	Progetto preliminare in riesame, legato alla gara di concessione

1 Il Sole 24 Ore – inserto Nord Ovest del 29 settembre 2004

2 Progetto esecutivo: approvato dal C.d.A. ANAS

3 Progetto definitivo: approvato dalla Conferenza Servizi

4 Progetto preliminare: in esame della Conferenza Servizi

Collegamento stradale sud verso la Francia Raddoppio del traforo del Colle di Tenda

Soggetti coinvolti, Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, ANAS, Provincia di Imperia e di Cuneo, Regione della Provenances – Alpes – Cote d’Azur - Dipartimento delle Alpi Marittime.

Caratteristiche dei Progetti;

Il traforo del Col di Tenda (come tutti i valichi alpini transnazionali) è di competenza diretta dei Governi Italiano e Francese che attraverso la Commissione Intergovernativa sui Valichi Alpini stanno valutando due progetti, uno italiano e l’altro francese :

- quello italiano prevede due canne nuove che partono dal lato italiano alla stessa altitudine e escono sul lato francese in una posizione più bassa dell’attuale;
- quello francese prevede come soluzione la costruzione di una canna complanare a quella esistente e la messa in sicurezza di quest’ultima.

Qualsiasi decisione venga presa, il traforo non avrà comunque natura commerciale.

Stato di avanzamento; La Commissione Intergovernativa italo francese sui valichi alpini dovrebbe decidere nel gennaio 2005 quale progetto adottare anche in base ai rilevamenti in fase di svolgimento da parte dell’ANAS.

Attuazione; Inizio lavori previsto 2006. L’opera sarà completamente gestita dall’Italia (è ancora incerta la forma) anche nella fase di realizzazione del progetto.

Collegamento stradale est verso la Francia Potenziamento della statale Cuneo Colle della Maddalena

Soggetti coinvolti

ANAS - Provincia di Cuneo (Comitato di Monitoraggio)

Progetto

Si tratta di una serie di interventi per migliorare il transito soprattutto di mezzi pesanti sulla S.S.20 e per evitare il passaggio in centri abitati per tutto il traffico transfrontaliero. Nel dettaglio:

- a) miglioramento condizione del Ponte dell’Olla;
- b) raddoppio del Ponte del Gaietto;
- c) circonvallazione di Demonte – Aisone – Vinadio;
- d) variante dell’Argentera Palavalanghe.

Stato di avanzamento

Gli interventi più consistenti e urgenti sono le circonvallazioni (punto C). Il forte passaggio di mezzi pesanti ha, infatti, causato gravi danni ai centri abitati in particolare a quello di Demonte.

- a) in definizione il progetto definitivo di consolidamento del Ponte;
- b) fase di progettazione preliminare;
- c) bando di gara per la realizzazione della Circonvallazione di Demonte a fine 2004;
- d) progetto definitivo e inizio lavori nel 2005.

Collegamento stradale sud verso la Liguria (Strada Statale n. 28)

Soggetti coinvolti

ANAS (realizzatore dei vari progetti), Provincia di Cuneo e di Imperia (Conferenza dei servizi)

Progetto:

I progetti per migliorare i collegamenti stradali tra Provincia di Cuneo e la riviera di ponente della Liguria riguardano il potenziamento della esistente statale n. 28, la costruzione di un traforo tra Armo e Cantarana (come variante della statale n.28 e la costruzione di una bretella autostradale che colleghi la Autostrada dei Fiori e la Torino - Savona tra Albenga e Ceva (opera in discussione dal 1967 anno in cui veniva costituita la società autostrada Albenga Ceva srl). tutti i progetti prevedono il passaggio nella Valle Tanaro

- Il primo intervento prevede miglioramento delle condizioni della statale n. 28 riguarda in particolare il tratto tra Ceva e Ormea (sul confine tra Piemonte e Liguria) e il miglioramento della situazione sul Colle di Nava;
- La costruzione del traforo tra Armo e Cantarana costituirebbe una variante al passaggio sul colle di Nava
- La bretella autostradale dovrebbe collegare l'A10 (Autostrada dei Fiori) all'altezza di Albenga all'A6(Autostrada Torino Savona) all'altezza di Ceva, passando per Garessio.

Il collegamento principale passa attraverso la statale della Valle Tanaro.

Tempi di attuazione;

Due progetti (bretella Autostradale e il traforo) sono stati inseriti nella legge obiettivo ma sono in fase di valutazione economica. L'intervento sulla statale n.28 è stato approvato dalle conferenze di servizi della Provincia di Cuneo e Imperia ed in fase di valutazione da parte del Consiglio di Amministrazione dell'ANAS.

Collegamento ferroviario nord verso Fossano - Torino⁵ Raddoppio del tratto ferroviario Cuneo - Fossano

Soggetti coinvolti:

Ferrovie dello Stato e RFI (Proprietari dell'infrastruttura e realizzatori dell'opera), Ministero delle Infrastrutture (finanziatore dell'opera) Enti Locali (competenti per gli incroci ferrovia strada)

Progetto:

il progetto di raddoppiare il binario unico della linea Cuneo – Fossano prevede l'estensione di un nuovo binario, l'ammmodernamento di quello esistente, l'eliminazione di tutti i passagialivelli e l'introduzione del Sistema di Circolazione Marcia Treno (SCMT).

Il primo e più consistente intervento produrrà un aumento della capacità complessiva sul nodo di Cuneo. Il tratto Cuneo – Torino ha una lunghezza totale di Km 89; il raddoppio interesserà 17 Km a binario unico dei 25 Km totali tra Cuneo e Fossano. La line Cuneo – Torino ha una percorrenza media di 37 treni/giorno di cui 25 passeggeri e una media saliti discesi su tutto il tratto di circa 47.000 passeggeri.

Il raddoppio della linea prevede anche l'eliminazione dei passaggi a livelli per motivi di sicurezza e il rifacimento di alcuni cavalcavia a causa delle dimensione dell'arcata della struttura che rende impossibile di passaggio di due convogli (ad esempio Cavalcavia di S. Benino).

Il SCMT provvede alla frenatura automatica dei convogli in caso di superante della velocità consentita o di mancato rispetto della velocità di marcia. Questo sistema è in previsione di adozione su tutta le linee piemontesi entro il 2006.

Cronistoria e stato di avanzamento:

1999 Contratto di programma tra Regione Piemonte, Ministero delle Infrastrutture e Ferrovie dello Stato in cui viene previsto il raddoppio;

2001 1^a finanziamento in Legge Finanziaria di 15 milioni di Euro;

2004 viene prevista nella Legge Finanziaria la copertura totale del progetto di RFI.

Il progetto di RFI è in fase di definizione, sono ancora in discussione con gli Enti Locali le opere sugli incroci tra ferrovia e strada.

⁵ Fonte dei dati Unioncamere

Collegamento ferroviario Sud verso Nizza Elettrificazione della linea Cuneo Nizza

Soggetti coinvolti:

Commissione Intergovernativa tra Italia e Francia sui Valichi Alpini (Organo con competenza sui collegamenti transfrontalieri) Ferrovie dello Stato e RFI (Proprietari dell'infrastruttura), Ministero delle Infrastrutture (Programmazione delle infrastrutture)

Progetto:

il progetto prevede l'elettrificazione della linea Cuneo Nizza che è ancora servita da locomotive con motori diesel. La necessità di questo tipo di ammodernamento è determinato dal rapporto potenza peso dei due motori: elettrico-diesel. Il primo esprime una capacità di 5.000 kwh (Kilowattora) mentre il secondo di soli 1.600. Ciò influisce sulla velocità ma anche sulla capacità di portata della tratta, obbligando ad un uso prettamente locale la linea .

Stato di avanzamento:

il progetto è presente nel Piano Regionale dei Trasporti tuttavia è ancora in discussione la sua realizzazione. La Commissione Intergovernativa sui Valichi Alpini, organo preposto a qualsiasi tipo di decisione sulle infrastrutture transfrontaliere, infatti, non si è mai espressa sul progetto. La Francia inoltre considera la linea di rilevanza esclusivamente turistica e quindi non prioritaria.

Infrastruttura di servizio Aeroporto di Levaldigi

Società di gestione:

GEAC è una società per azioni fondata nel 1962 con capitale misto pubblico privato preposta alla gestione dello scalo aeroportuale di Cuneo Levaldigi. La struttura dell'azionariato, è così ripartita:

SITRACI 60% (a sua volta divisa in Provincia di Cuneo 12% e altri 88%), Provincia di Cuneo 29%, Camera di Commercio di Cuneo 3%, Comune di Cuneo 2% e altri soci 5%. Il Piano Industriale prevede un aumento di capitale che dovrebbe portare a alla seguente redistribuzione delle quote nella società:

SITRACI 34%, Provincia di Cuneo 25%, Regione Piemonte 15%, Camera di Commercio di Cuneo 5%, Comune di Cuneo 5%, AIR EXEL 5%, altre municipalità e soci pubblici 6% e altri soci privati 5%.

Nel luglio 2004 è stato presentato il nuovo Piano Industriale dalla GEAC con i nuovi obiettivi programmatici del gestione.

Posizione e Bacino di utenza:

l'aeroporto è situato lungo la strada regionale 20 nel territorio del Comune di Levaldigi a circa 20 Km da Cuneo. Il bacino di utenza potenziale (secondo il nuovo Piano Industriale di luglio 2004) comprende tutta l'area sud occidentale del Piemonte (Provincia di Cuneo e area sud di Torino) e la riviera di ponente della Liguria .

Situazione commerciale:

le uniche rotte ripetitive attive sull'Aeroporto di Levaldigi riguardano i collegamenti Cuneo – Roma e Cuneo – Strasburgo. I movimenti (atterraggio e decollo di un veivolo sull'area dell'aeroporto) che riguardano queste tratte sono 3 al giorno. A queste si affiancano rotte stagionali verso Olbia, Amsterdam, Vienna, Strasburgo, Spalato, Ibiza, Palma de Maiorca e Malaga. Il Piano industriale prevede l'apertura di altre rotte ripetitive con destinazioni nazionali (Napoli, Venezia e Verona) e internazionali (Parigi e Copenhagen) entro il 2005.

Da gennaio a dicembre 2003 l'Aeroporto di Cuneo ha visto 10.705⁶ movimenti con una perdita del 16,8% rispetto all'anno precedente, collocandosi al 28^a posto tra gli aeroporti italiani. I dati sui passeggeri mostrano invece una tendenza positiva con 42.865 passeggeri nel 2003, il 136% in più rispetto all'anno precedente.

Per quanto riguarda il traffico merci la situazione rimane il movimento è stato di 3 tonnellate Cargo.

Obiettivi del piano industriale:

- Portare il bilancio in pareggio nel medio periodo
- Rendere l'aeroporto uno scalo passeggeri di livello nazionale
- Trasformare l'aeroporto in un punto di riferimento erogatore di servizi per il territorio cuneese
- Diventare un punto di attrazione per le compagnie *low cost*
- Diventare una base di erogazione di servizi aeronautici

Cronistoria:

1930 prima struttura aeroportuale militare;

1960 conversione all'aviazione civile;

1973 viene realizzata una pista lunga 1050 m.;

1986 il Governo autorizza l'apertura dell'aeroporto al traffico commerciale nazionale;

1988 viene attivato il volo Cuneo Milano Linate;

1990 la pista viene ampliata fino all'attuale lunghezza di 2.500 m.; attivata la tratta Cuneo-Roma;

1994 l'aeroporto ottiene l'abilitazione all'atterraggio di veivoli fino a 48 m di lunghezza;

2004 inaugurazione della nuova stazione aeroportuale.

2004-2005 crisi economico-gestionale; sospensione temporanea dei voli per Roma (ripresi nel gennaio 2005), futuro dell'aeroporto incerto.

⁶ i dati relativi a Movimenti, Passeggeri e Cargo provengono da Assaeroporti.

Infrastruttura di servizio Cablaggio cittadino

Soggetti coinvolti:

Comune di Cuneo (soggetto capofila nella realizzazione dell'infrastruttura), Provincia di Cuneo, Azienda Ospedaliera di Cuneo, CSI Torino, Università di Torino, Privati (direttamente interessati all'infrastruttura)

Progetto:

il progetto prevede la creazione di una infrastruttura telematica in fibra ottica all'interno del territorio del Comune di Cuneo. L'infrastruttura si collega alla dorsale internazionale in fibra ottica che collega Marsiglia con Torino passando attraverso la Valle Stura e da Cuneo. Le tratte in progetto permetteranno di coprire, in una prima fase, l'asse del centro storico con un collegamento diretto per gli edifici con funzioni pubbliche. Nella fase successiva si prevede di completare la rete attraverso la realizzazione di ramificazioni con collegamenti per tutto il territorio comunale e al progetto reti ICT della Provincia di Cuneo. L'infrastruttura sarà utilizzata dalle istituzioni pubbliche e potrà essere data in concessione a gestori privati per la commercializzazione dei servizi di telefonia e di accesso a internet attraverso un'apposita convenzione con il Comune, proprietario dell'infrastruttura.

Stato di avanzamento:

è stata realizzata la mappatura dei tratti della rete da realizzare. Il tratto di Via Carle (Ospedale, provveditorato ecc.) è ultimato e attivo. Entro fine anno sarà completato il tratto del centro storico che collega tutti gli edifici del Comune. Sono previsti, in fase di definizione e di ricerca di finanziamenti i tratti centrali che collegano gli edifici pubblici di Via Roma a con quelli di C.so Nizza. Il progetto prevede che l'infrastruttura raggiunga tutte le aree del territorio comunale. È stato, inoltre, ultimato e approvato il modello di convenzione tra Comune (Proprietario) e utilizzatori privati e pubblici. A questo progetto saranno connessi anche i progetti di utilizzo del suolo del comune di Cuneo come il teleriscaldamento.

Infrastruttura di servizio Reti ICT

Soggetto:

Provincia di Cuneo Settore Elaborazione Dati CSI Piemonte

Progetto:

La frammentazione del territorio e la marginalità di alcune zone della Provincia di Cuneo hanno fatto emergere la necessità di dotare tutto il territorio provinciale di collegamenti a banda larga.

L'utilizzo combinato di diverse tecnologie dalle fibre ottiche ai collegamenti *wireless* permette la copertura anche delle zone montane.

I comuni anche quelli di dimensioni minori sono incentivati ad adottare pratiche collegate all'utilizzo di nuove tecnologie. L'utilizzo combinato di diverse tecnologie permette un collegamento infrastrutturale per le informazioni rivolto verso quei territori come quelli montani caratterizzati da un alto livello di marginalità.

Connessioni:

E' centrale per questo progetto che venga completato il progetto del Comune di Cuneo di infrastruttura a BANDA LARGA per il Capoluogo che servirà come nodo principale della rete provinciale.

Infrastruttura di servizio Piattaforma logistica

Soggetti coinvolti

Ministero delle infrastrutture, Regione Piemonte, CCIAA di Cuneo, Provincia di Cuneo

Progetto:

il progetto prevede la costituzione di un polo logistico integrato, un'area cioè, di movimentazione, stoccaggio e trattamento intermodale delle merci. L'area prevista dovrebbe variare dai 100 ai 200 ettari in base al volume di merci trattate. Per quanto riguarda l'individuazione del sito sono state indicate quattro aree tra Massimini e Fossano:

- Fossano – Madonna dei Campi
- Trinità – S. Albano Stura
- Carrù – Massimini – Beinale
- Levaldigi

La scelta dovrà tenere in considerazione quale area sia più indicata per sfruttare al meglio le infrastrutture già esistenti e quelle in fase di definizione.

Obiettivi:

I soggetti promotori del progetto si pongono diversi obiettivi legati all'implementazione di un sito di logistica avanzata:

- Trasferimento dei carichi dalla strada alla ferrovia per contribuire alla diminuzione delle emissioni gassose e dell'effetto serra
- Riduzione dell'impatto dei trasporti sul territorio
- Vantaggi competitivi per le imprese che utilizzano il sito
- Creazione di posti di lavoro anche ad alto contenuto di conoscenza
- Valorizzazione delle infrastrutture esistenti in particolare dell'Aeroporto di Levaldigi come scalo merci

Stato del progetto

La Camera di Commercio ha svolto una preselezione degli enti pubblici e privati interessati a partecipare alla società che dovrà realizzare e gestire l'infrastruttura. All'inizio del 2005 la Camera di Commercio pubblicherà il Bando Pubblico rivolto ad enti pubblici e privati, per stabilire la struttura dell'azionariato.

A fine 2004 dovrebbe venire selezionata l'area, tra le 4 possibilità sopraindicate, su cui realizzare la Piattaforma Logistica.