insieme associazione

Pianeta Infrastrutture e Innovazione

Convegno sulla mobilità

Cartella dei lavori

Sabato 28 gennaio 2023 – Piazza Foro Boario, Cuneo - Auditorium Il Varco

In collaborazione con AISPA ASSOCIAZIONE ITALIANA SERVIZI PUBBLICHE AMMINISTRAZIONI

Con il patrocinio di REGIONE PIEMONTE, PROVINCIA di CUNEO, Città di Cuneo

Indice

Presentazione **3**

Le infrastrutture del passato **5**
- Il Buco di Viso 5
- Il Tunnel di Tenda 6

Le infrastrutture del presente **7**

Analisi del Pianeta Infrastrutture e Innovazione dell'Associazione Insieme **8**
- Le infrastrutture generano PIL - L'esempio della Valle Vermenagna 9

Le infrastrutture del futuro - suggestioni **11**
- Collegamento diretto tra Cuneo e il Sud della Francia 11
- Potenziamento della linea ferroviaria Cuneo - Torino 14
- Realizzazione di una superstrada pedemontana 16
- Potenziamento dei servizi pubblici all'interno della Provincia 19
- Aeroporto di Levaldigi, quale futuro? 23

Conclusioni **24**

Presentazione

Nella mattinata di sabato 28 gennaio, presso l'auditorium Spazio Varco di Cuneo, si è tenuto un convegno denso di contenuti all'insegna delle infrastrutture che toccano la nostra Provincia, con particolare attenzione ai collegamenti con la Francia.

L'Evento è stato organizzato dal Pianeta Infrastrutture e Innovazione dell'**Associazione Insieme** di Cuneo in stretta collaborazione con **Aispa** - Associazione Italiana Servizi per le Pubbliche Amministrazioni e con il patrocinio di Regione Piemonte nonché Provincia e Comune di Cuneo.

Una numerosa platea qualificata dove erano presenti, oltre a numerosi Amministratori Locali i Consiglieri Regionali **Ivano Martinetti** e **Matteo Gagliasso**.

Numerose le rappresentanze imprenditoriali, da **Mauro Gola** Presidente CCIAA e Confindustria Cuneo, **Luca Crosetto** Presidente di Confartigianato con il Direttore **Joseph Meineri**, **Luca Chiapella** Presidente di Confcommercio, **Enrico Allasia** Presidente di Confagricoltura, fino ad **Alessandro Durando** Presidente di Confcooperative. Molti anche gli imprenditori, tra gli altri **Valter Lannutti**, **Paolo Merlo** ed **Enrico Galleano** di Granda Bus.

Presenze molto importanti tra il pubblico tra i quali si ricordano **Giovanni Quaglia** Presidente Fondazione CRT, **Ezio Raviola** Presidente Fondazione CRC, **Antonio Miglio** Presidente CRF ed altri rappresentanti delle banche locali, **Elio Lingua** Presidente Provinciale ACLI, **Patrizia Mellano** Segretario Generale CCIAA, infine le rappresentanze dei Carabinieri e del Corpo degli Alpini.

L'apertura dei lavori è spettata alla Sindaca di Cuneo **Patrizia Manassero** che ha portato a tutti i presenti i saluti istituzionali dell'amministrazione cuneese e ha sottolineato l'importanza dei collegamenti da e verso Cuneo, con particolare attenzione alla vicinanza geografica e istituzionale tra il Comune rappresentato e Nizza, il profondo sostegno reciproco tra i quali

l'ultimo ha visto la Città di Cuneo attiva per l'appoggio alla candidatura di Nizza al titolo di Capitale europea della Cultura nel 2028.

A seguire **Marcello Cavallo**, Presidente dell'Associazione Insieme, ha quindi ripercorso brevemente i 23 anni di storia dell'Associazione promotrice dell'evento, fondata da personaggi di spicco del mondo politico cuneese, che hanno deciso di dare continuità ad una precedente lista civica a sostegno della candidatura alla presidenza della provincia di Quaglia.

L'Associazione, è stato ricordato, si pone l'obiettivo di promuovere la cultura politica del territorio, formando e coinvolgendo le persone che nei prossimi anni potrebbero ricoprire ruoli attivi nella nostra classe dirigente, culturale e politica della nostra Provincia, rimanendo tuttavia apartitica e contando al proprio interno una presenza trasversale per quanto riguarda il partitismo.

La struttura dell'Associazione è ramificata al proprio interno in tanti dipartimenti tematici, denominati **Pianeti** e che nel loro complesso formano la **Galassia Insieme**, formati da tante persone under 50 che si occupano all'interno del settore di propria competenza di portare avanti iniziative utili al miglioramento del nostro territorio.

Le infrastrutture del passato

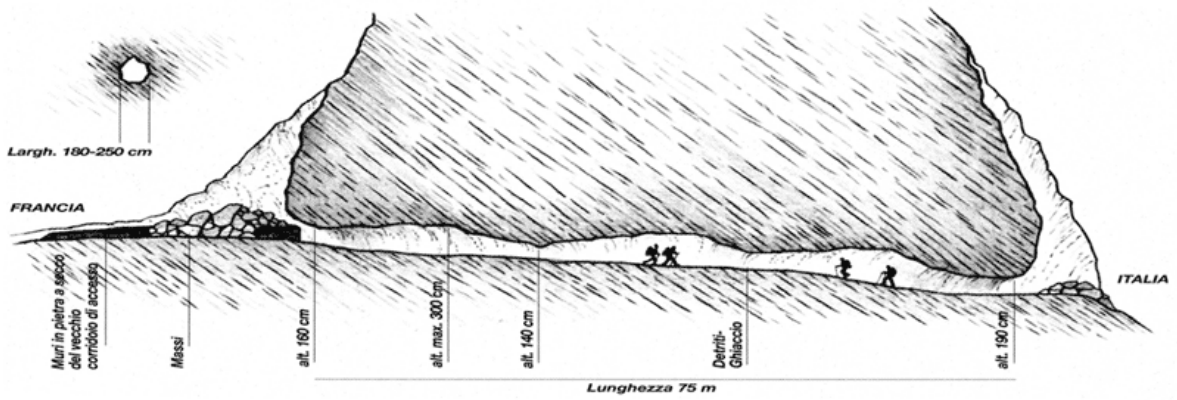
Il convegno ha visto la presenza del Prof. **Walter Cesana** che ha ripercorso la storia della rete infrastrutturale della provincia di Cuneo.

L'analisi delle infrastrutture del futuro non può prescindere in alcun modo dall'esame di quanto è accaduto in passato nonché tenere conto della situazione ad oggi esistente.

Si è partiti ad elencare le direttrici presenti in epoca romana, sulla base delle quali si è in seguito sviluppata, nei secoli successivi, l'attuale rete stradale.

Il Buco di Viso

E' stata quindi analizzata l'importanza del primo traforo alpino, il Buco di Viso voluto dal Marchesato di Saluzzo realizzato verso la fine del 1400, per collegare il Marchesato con la Provenza e alimentare una delle prime vie del sale.



In seguito è stata sottolineata l'importanza della nostra Provincia, in allora unica via di comunicazione verso il mare di Nizza, a seguito dello spostamento della capitale savoiarda da Chambery a Torino. Interesse che si è progressivamente perso a seguito del Congresso di Vienna del 1814, col quale furono annesse al Regno di Sardegna la città di Genova unitamente alla Liguria.

Il Tunnel di Tenda

A seguito dell'unificazione dell'Italia, verso gli anni '80 del 1800, furono ripresi progetti per avvicinare un'ulteriore rotta da Torino per il mare ed è quindi stata decisa la realizzazione del Tunnel sotto il colle di Tenda per collegare il Piemonte alla Costa Azzurra e alla bassa Provenza.

Dal punto di vista ferroviario è stata quindi ripercorsa la storia della costruzione di tutta la rete ferrata piemontese e, in seguito, italiana con particolare attenzione alla realizzazione con alacre velocità nonostante l'imperversare delle guerre di indipendenza, eventi che come è noto drenano risorse umane ed economiche, e gli antiquati strumenti di lavoro.

Le infrastrutture del presente

A seguire **Francesco Revelli**, presidente dell'Automobil Club Italiano di Cuneo, ha sottolineato l'importanza di avere infrastrutture al passo con i tempi: il grande sviluppo della nostra Provincia nel secondo dopoguerra è dipeso altresì dal fatto che le infrastrutture in allora esistenti fossero di alto livello.

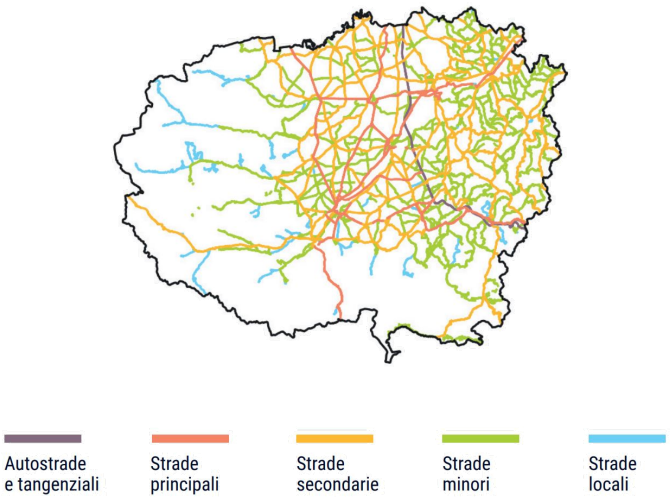
I collegamenti della Granda tuttavia non sono stati aggiornati e ad oggi risultano obsoleti. Le infrastrutture devono fare insieme in quanto non ne usufruiscono solamente i territori coinvolti ma tutti quanti. In tale ottica pertanto, oltre all'ultimazione nel più breve tempo possibile dei lavori per l'ultimazione dell'autostrada Cuneo-Asti e la realizzazione del tunnel di Tenda, saranno vitali nuove infrastrutture: la realizzazione del traforo Armo-Cantarana sulla Strada Statale 28, una direttrice autostradale diretta tra Cuneo e il Sud della Francia con un tracciato che prevede un traforo tra Aisone ed Isola (come deciso nei trattati siglati tra Mitterand e Scalfaro tuttora vigenti), nonché la variante di Demonte, cruciale per per salvare vite, salute e sicurezza degli abitanti della Valle Stura.

Un ultimo cenno è stato rivolto al sistema aeroportuale piemontese nel quale Levaldigi è sicuramente centrale ma che necessità di avere collegamenti con infrastrutture ferroviaria e autostradale, in maniera tale da creare una zona logistica di valenza provinciale.

Analisi del Pianeta Infrastrutture e Innovazione dell'Associazione Insieme

Sergio Pasi, coordinatore del Pianeta Infrastrutture e Innovazione dell'Associazione Insieme, ha quindi presentato le suggestioni relative alle infrastrutture che, a seguito delle numerose riunioni dell'associazione, sono ritenute necessarie negli anni a venire affinché lo sviluppo della nostra Provincia non venga frenato dalla carenza di collegamenti.

Attraverso la proiezione di materiale multimediale è stata quindi fatta toccare con mano l'importanza di queste nuove opere. Ripercorrendo l'estensione della provincia "Granda", che conta il 27% della superficie regionale ed è superiore all'intera Regione Liguria, è stato evidenziato l'elevato numero dei chilometri della rete stradale, pari a circa 7.573 km di rete stradale.

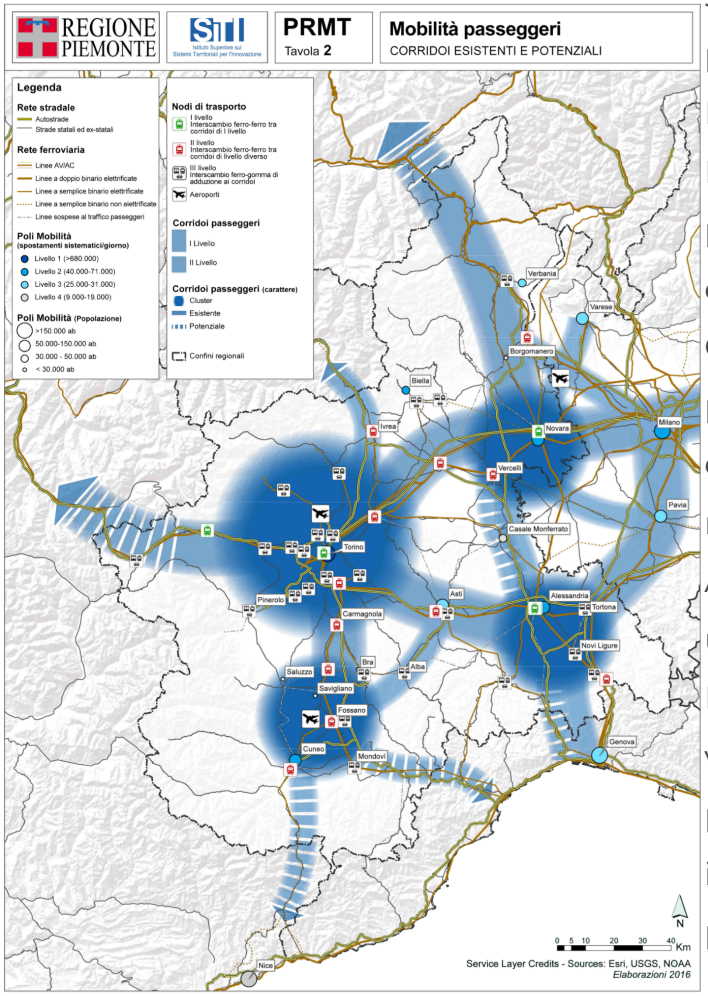


L'estensione delle strade, tuttavia, sebbene quantitativamente elevata, vanta un generale livello minimo di qualità e, per l'effetto, si registrano notevoli problemi: alto tasso di mortalità[1], lentezza dei collegamenti a causa della fagocitazione delle direttrici a scorrimento veloce da parte di centri abitati e zone industriali, nonché elevate concentrazioni di CO2 nelle zone in cui si verificano code e rallentamenti.

Gli studi eseguiti da UnionCamere Piemonte dimostrano che se la situazione dovesse rimanere invariata per i prossimi anni la nostra Provincia

[1] Media di 45 incidenti mortali all'anno negli ultimi 10 anni, per un totale di 48 decessi nel 2021 e 47 nel 2022, con un tasso di mortalità che è stato rilevato superiore del 65% rispetto alla media nazionale.

rischia l'isolamento del territorio[2]. Per questo motivo è vitale potenziare e sviluppare infrastrutture al passo con i tempi.



Il Piano Regionale della Mobilità e dei Trasporti 2018, per quanto riguarda la mobilità dei passeggeri, evidenzia per Cuneo i corridoi esistenti e potenziali. In particolare quelli esistenti consistono nell'autostrada verso Torino e Asti (quest'ultimo in via di ultimazione).

I corridoi potenziali sono uno verso Savona, esistente ma da potenziare, e uno diretto verso il Sud della Francia, passando per il comune di Nizza.

Le infrastrutture generano PIL - L'esempio della Valle Vermenagna

Nel 2022 il turismo in Piemonte ha ripreso trend positivi che si erano arrestati con la crisi pandemica, crescendo in termini di arrivi e pernottamenti, migliorando altresì il risultato del 2019 in particolari territori e stagioni, con particolare crescita dei mercati esteri.

[2] Dal "Libro Bianco sulle priorità infrastrutturali del Piemonte 2022", Unioncamere Piemonte: "*Uno dei punti di maggiore debolezza risiede nella scarsa dotazione infrastrutturale a cui consegue un relativo isolamento del territorio. Questo quadrante territoriale ha l'urgente necessità di ridefinire la propria posizione distintiva nel campo della logistica e dei trasporti, per non restare tagliato fuori dai grandi flussi dell'economia*".

In Val Vermenagna, e in particolare nel Comune di Limone, si sono invece registrate in controtendenza rispetto al resto della Regione percentuali ampiamente negative[3], anche e soprattutto a causa della chiusura dell'infrastruttura del Tunnel di Tenda a seguito della tempesta Alex del 2020.

Nello specifico in Valle Vermenagna non sono ancora state recuperate le perdite degli anni 2020 e 2021 e il consuntivo, ancora provvisorio per il 2022 nel momento in cui si è svolto il convegno, si è attestato a circa -3% di arrivi e -12% di pernottamenti rispetto al 2019.

Guardando alla destinazione di Limone Piemonte risulta maggiormente marcata la quota mancante di turismo estero: in particolare, il segmento di domanda proveniente dalla Francia segna ancora un calo di circa il 50% negli arrivi e circa -40% di pernottamenti nonostante a livello regionale i movimenti turistici dalla Francia risultino in crescita di circa il 20%.

Questo a riprova del fatto che il PIL di una determinata zona è favorito da, e direttamente correlato a, una buona rete infrastrutturale.

Per questo motivo il Pianeta Infrastrutture e Innovazione coordinato da Sergio Pasi ha delineato cinque suggestioni relative alle infrastrutture ritenute maggiormente rilevanti per lo sviluppo della Provincia di Cuneo.

[3] Dati forniti da VisitPiemonte - Osservatorio Turistico della Regione Piemonte.

Le infrastrutture del futuro - suggestioni

Collegamento diretto tra Cuneo e il Sud della Francia

Le suggestioni hanno fatto comprendere ai presenti l'importanza di un collegamento diretto tra Cuneo e il Sud della Francia, facendo presente che non bisogna tenere in considerazione il traffico passeggeri e merci delle sole due città ma delle macroregioni che verrebbero unificate.

Attualmente il collegamento tra le due città è possibile con quattro diversi percorsi, uno dei quali solamente usufruibile nel periodo estivo e un secondo attualmente interrotto:

1. il primo è interamente autostradale, con un tracciato che segue la A33, la A6 e la A10 tra Cuneo, Savona e Nizza, che conta 240 km da percorrere in circa 3 ore e un pedaggio automobilistico di € 26,70;
2. un secondo parzialmente autostradale, con un percorso tra Cuneo, Garessio, Albenga e da qui nuovamente seguendo l'autostrada A10 fino all'abitato di Nizza, che conta 206 km da percorrere anche in questo caso in circa 3 ore e un pedaggio di circa € 20,00 per le autovetture;
3. un terzo tracciato, al momento non percorribile a fronte della chiusura del Tunnel di Tenda a causa degli effetti della tempesta Alex del 2020, con il tracciato tra gli abitati di Cuneo, Limone Piemonte e Nizza, che conta 128 km da percorrere in circa 2 ore e 40 minuti e con un pedaggio eventuale per la sola ultima parte;
4. l'ultimo percorribile solamente nel periodo estivo, con un percorso attraverso la Valle Stura, l'attraversamento del Colle della Lombarda, le valli francesi del Tinea e del Varo fino a Nizza, che conta 152 km che si percorrono in circa 3 ore.

La suggestione riporta in auge un progetto pensato nella metà del secolo scorso che aveva ad oggetto un collegamento diretto tra le città di Cuneo e il Sud della Francia, che inizialmente prevedeva un tragitto nella Valle

Gesso, l'ultimazione dei lavori del tunnel del Ciriegia sotto al massiccio del Mercantour, con prosecuzione nelle valli francesi del Tinea del Varo fino a Saint-Laurent-du-Var, adiacente all'aeroporto di Nizza.

Un nuovo tracciato pensato nella metà degli anni '90, diversamente, ipotizzava quale unico e possibile percorso quello attraverso la Valle Stura, con un tunnel sotto al Colle della Lombarda che sarebbe sbucato nelle valli francesi presso il l'abitato di Isola e che sarebbe proseguito lungo la Valle Tinea e Varo fino all'aeroporto di Nizza.

Questo tracciato, di circa 110 km, permetterebbe un tempi di percorrenza di circa 1 ora da centro a centro: in tal caso si accorcerebbero le distanze, le tempistiche e si avrebbe una riduzione dei costi del pedaggio rispetto alle prime due soluzioni sopra riportate[4].

Questo collegamento deve essere pensato non tanto per collegare i soli centri di Cuneo e Nizza[5] ma deve tenere in considerazione che con tale infrastruttura si metterebbero in stretto contatto il Sud della Francia

[4] Tragitto autostradale Cuneo-Savona-Nizza ovvero tragitto parzialmente autostradale Cuneo-Garessio-Albenga-Nizza.

[5] Al pari delle contestazioni che erano state mosse per la TAV, che tenevano solamente in considerazione il tracciato tra le città di Torino e Lione, senza valutare i benefici per tutti i nuovi collegamenti tra Italia, Francia, Spagna, Benelux e Gran Bretagna.

nonché la penisola Iberica[6] con tutto il Nord Italia nonché con l'Europa continentale centrorientale[7], mediante una direttrice diagonale NE-SW.

Con un collegamento diretto la distanza da percorrere sarebbe decisamente inferiore ai tracciati attualmente esistenti e sopra riportati, con una radicale diminuzione dei consumi di carburante, diminuzione dei costi dei pedaggi autostradali e con una conseguente diminuzione dei prezzi dei trasporti, sia per quanto concerne le persone che le merci, riduzione delle emissioni nonché la possibilità di beneficiare di tempi di percorrenza nettamente inferiori.

[6] In particolare il Sud della Francia, con la Costa Azzurra e gli abitati di Nizza, Cannes nonché la bassa Provenza, oltre alle aree e i porti commerciali di Marsiglia, Barcellona, Valencia, la Spagna meridionale fino ad Algeciras e Gibilterra.

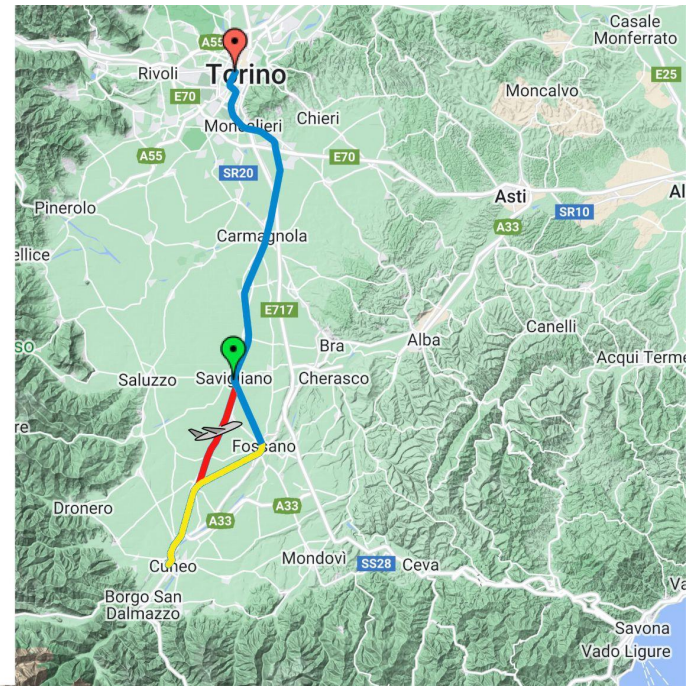
[7] La Cuneo-Asti apre i collegamenti con dei nodi cruciali:

1. Milano che a sua volta porta verso l'Austria occidentale e il sud della Germania e la Repubblica Ceca;
2. Piacenza, che a sua volta porta verso:
    a. Verona e un'altra parte dell'Austria e Sud della Germania;
    b. Venezia-Trieste, importanti porti italiani, che a loro volta aprono rotte verso:
        i. Slovacchia, Ungheria, Slovenia, Croazia e quindi l'area dei Balcani;
    c. Bologna, che a sua volta porta verso il porto di Ancona.

Potenziamento della linea ferroviaria Cuneo - Torino

L'intervento ha sottolineato che è necessario rimediare al fatto che l'ultimo tratto della linea ferroviaria Torino-Cuneo, a partire dal comune di Fossano, sia ancora ad un binario unico. Attualmente il collegamento ferroviario con la città di Torino è decisamente lento, da 1 ora e 16 fino ad 1 ora e 33 quando è necessario cambiare treno presso la stazione di Fossano, nonostante il tratto conti meno di 90 km (in linea d'aria circa 76 km). Basti pensare che in una trasferta tra Cuneo e Milano si impiega più tempo a raggiungere il capoluogo piemontese piuttosto che percorrere la tratta Torino-Milano.

Dato che è fondamentale raddoppiare la linea che porta da Cuneo al capoluogo di Regione[8] non sarebbe impensabile pensare ad una variante di tracciato mediante un collegamento diretto tra gli abitati di Centallo e Savigliano[9].



[8] Nel libro bianco sulle priorità infrastrutturali della provincia di Cuneo si evince come il potenziamento della Fossano-Cuneo sia in fase progettuale, con conclusione stimata entro il 2030, con un costo di circa 21+76 mln €.

[9] In evidenza: 🔵 attuale tracciato Fossano - Torino; 🟡 attuale tracciato Cuneo - Fossano (a binario unico); 🔴 proposta di variante del percorso Centallo, Levaldigi aeroporto CUF, Savigliano.

Il tracciato tra Cuneo e Centallo in ogni caso sarebbe il medesimo e subirebbe semplicemente il raddoppio, dopodiché la linea potrebbe proseguire in linea retta collegando l'Aeroporto di Levaldigi e innestandosi a Savigliano nell'attuale linea ferroviaria. Questo collegamento non comporterebbe costi eccessivamente superiori a quelli che si dovrebbero affrontare per il raddoppio della linea esistente Cuneo-Centallo-Fossano in quanto il primo tratto tra Cuneo e Centallo dovrebbe comunque essere oggetto di potenziamento. Il nuovo tracciato tra gli abitati di Centallo e Savigliano permetterebbe non solo di avere un tracciato maggiormente diretto ma avrebbe il pregio di collegare l'Aeroporto di Levaldigi con la linea ferroviaria, che potrebbe beneficiare di un potenziamento per quanto riguarda il traffico passeggeri ma potrebbe altresì diventare uno scalo per determinati tipi di merci, diventando finalmente parte attiva di un "sistema" tra le varie infrastrutture esistenti.

Si stima che un collegamento diretto tra Cuneo e Torino potrebbe beneficiare di un tempo di percorrenza di circa 40 minuti.

In tal caso, un tracciato diretto e maggiormente veloce tra Cuneo e Torino favorirebbe altresì l'utilizzo di molteplici collegamenti esistenti, tra i quali sicuramente si rammentano:

le linee regionali SFM - Servizio Ferroviario Metropolitano, con collegamenti più veloci con le città di Bra, Alba, Pinerolo, Chieri, Susa e Bardonecchia, Cirié e le Valli di Lanzo, Rivarolo e il Canavese, Chivasso;

le linee dell'alta velocità italiana tra le quali si ricordano a titolo

esemplificativo e non esaustivo (grazie alla riduzione dei tempi di

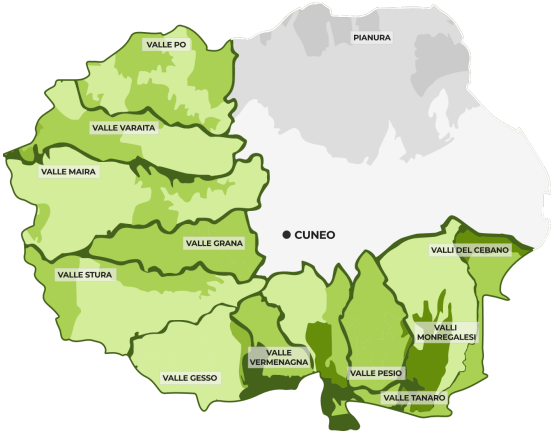
percorrenza tra Cuneo e Torino a circa 40 minuti) i collegamenti rapidi che si potrebbero avere con Milano (circa 1 ora e 40'), Bologna (meno di 3 ore), Firenze (circa 3 ore e 40'), Roma (meno di 5 ore), Napoli (meno di 6 ore e 30), Padova (circa 4 ore e 30') e quindi Venezia (circa 5 ore), nonché i collegamenti europei veloci (non appena sarà operativa la TAV) con Lione (circa 2 ore e 35'), Parigi (circa 4 ore e 45'), Zurigo (circa 5 ore e 10'), Barcellona (circa 6 ore), Londra (circa 7 ore), oltre a Bruxelles, Lussemburgo e Madrid;

nonché ultimo, ma certamente non per importanza, il collegamento diretto con l'Aeroporto di Torino Caselle, con tutte le destinazioni già operative, grazie all'imminente apertura del nuovo Passante Ferroviario che collegherà in pochi minuti, con quattro treni ogni ora, lo scalo con la stazione sotterranea di Torino Porta Susa.

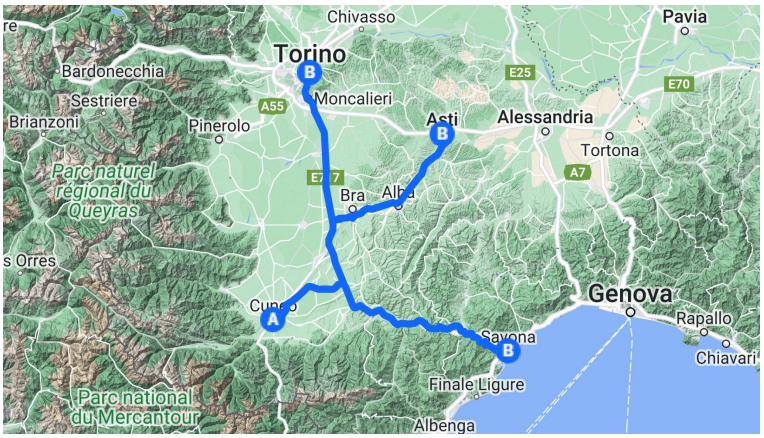
Realizzazione di una superstrada pedemontana

Un'ulteriore infrastruttura che potrebbe portare notevoli benefici per la nostra Provincia si può rinvenire in una nuova direttrice pedemontana, preferibilmente superstrada a quattro corsie, che permetta di collegare

velocemente tutti i fondovalle, creando una forte sinergia e agevolando la mobilità all'interno del cuneese. Come si evince dalla mappa a sinistra[10], la nostra Provincia conta zone montane per circa i 3/4 della totalità della superficie. Grazie ad un'infrastruttura di questo tipo non sarebbe inverosimile il ripopolamento delle zone montane, o comunque periferiche rispetto ai grandi centri, che non resterebbero isolate e permetterebbe ai residenti di potersi spostare verso i maggiori centri e all'interno della Provincia con tempi di percorrenza inferiori.



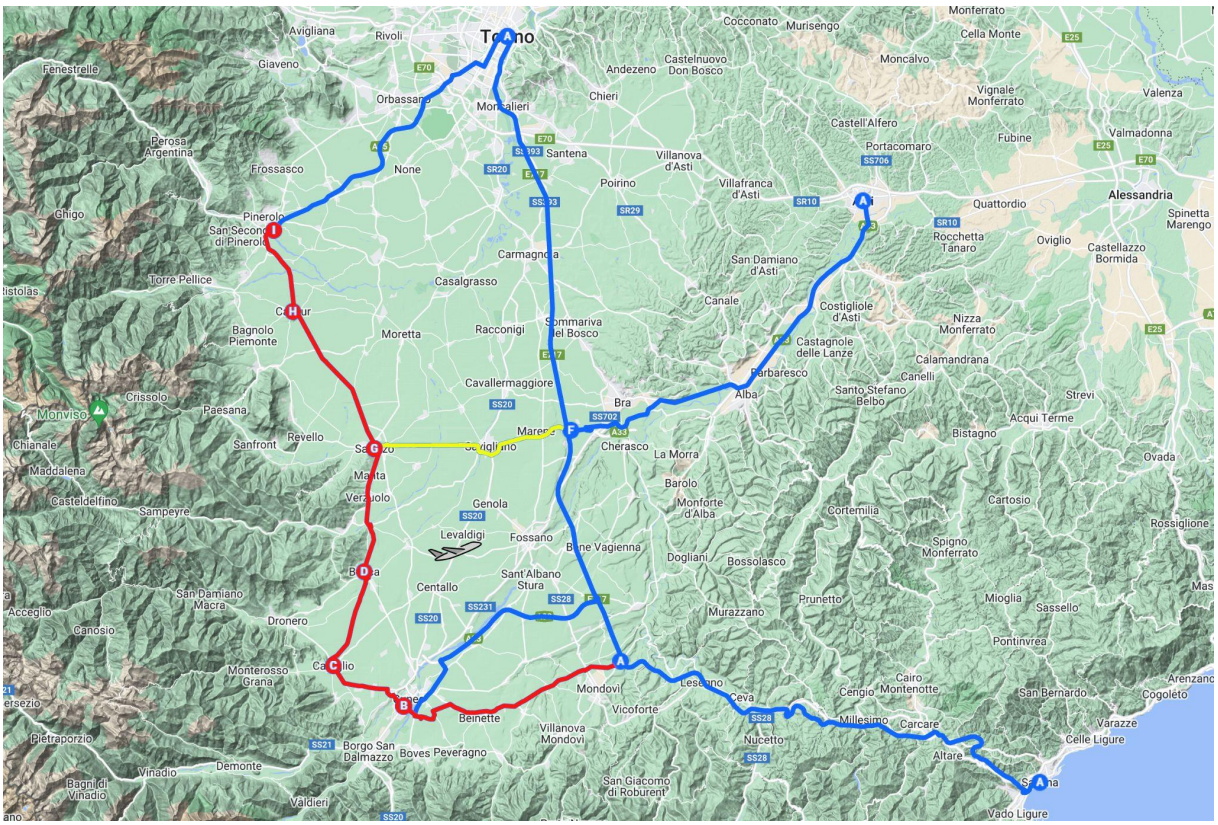
Come si nota dalla mappa accanto, l'attuale rete autostradale assume la forma di una grande "X", composta dalle direttrici tra Torino e Savona e tra Cuneo e Asti. La principale rete infrastrutturale, come si evince raffrontando questa mappa con la precedente, attualmente taglia completamente fuori tutti i piccoli centri e, soprattutto, le vallate, che come abbiamo visto occupano gran parte del territorio piemontese.



Si propone pertanto la realizzazione di una superstrada pedemontana con un tracciato che partirebbe dall'attuale casello autostradale di Mondovì in direzione Cuneo, collegando in primo luogo le valli Ellero, Maudagna e Corsaglia, con un beneficio immediato per il comprensorio sciistico del Mondolè, proseguendo poi verso l'imbocco della Valle Pesio fino a ricongiungersi alla tangenziale Est-Ovest di Cuneo, con la possibilità di

[10] Mappa A.T.L. Azienda Turistica Locale del Cuneese - visitcuneese.it

raggiungere in tempi brevi le valli Vermenagna, Gesso e Stura. La superstrada pedemontana[11] potrebbe quindi proseguire verso nord ovest in


Torino
Pinerolo
Saluzzo
Savigliano
Cuneo
Mondovì
Bra
Alba
Alessandria
Savona
Carmagnola
Chieri
Asti
Cherasco
Ceva
Millesimo
Carcare
Altare
Vado Ligure
Frossasco
Moretta
Racconigi
Cavallermaggiore
Genola
Fossano
Centallo
Dronero
Demonte
Borgo San Dalmazzo
Boves
Peveragno
Beinette
Vicoforte
Mondovì
Villanova Mondovì
Murazzano
Dogliani
Barolo
La Morra
Canale
Santa
Santena
Poirino
Villanova d'Asti
Villafranca d'Asti
San Damiano d'Asti
Costigliole d'Asti
Nizza Monferrato
Calamandrana
Canelli
Santo Stefano Belbo
Castagnole delle Lanze
Barbaresco
Bagnolo Piemonte
Casalgrasso
Torre Pellice
Pinerolo
Orbassano
Rivoli
Avigliana
Giaveno
Fenestrelle
Perosa Argentina
Ghigo
Crissolo
Paesana
Revello
Sanfront
Chianale
Maddalena
Casteldelfino
Sampeyre
Acceglio
Canosio
San Damiano Macra
Monterosso Grana
Pietraporzio
Vinadio
Bagni di Vinadio
Valdieri
Sant'Albano Stura
Levaldigi
Marene
Bene Vagienna
Beinette
Villanova Mondovì
San Giacomo di Roburent
Lesegno
Cengio
Cairo Montenotte
Nucetto
Carcare
Millesimo
Varazze
Celle Ligure
San Bernardo
Cogoleto
Arenzano
Pontinvrea
Sassello
Mioglia
Prunetto
Bossolasco
Cortemilia
Monforte d'Alba
Spigno Monferrato
Cartosio
Rossiglione
Ovada
Acqui Terme
Bistagno
Strevi
Castellazzo Bormida
Oviglio
Rocchetta Tanaro
Quattordio
Spinetta Marengo
Valmadonna
Fubine
Portacomaro
Castell'Alfero
Vignale Monferrato
Valenza
Moncalvo
Cella Monte
Monferrato
Murisengo
Cocconato
Castelnuovo Don Bosco
Andezeno
Moncalieri
Santena
Carmagnola
Casalgrasso
Moretta
Racconigi
Sommariva del Bosco
Cavallermaggiore
Bra
Cherasco
La Morra
Barolo
Monforte d'Alba
Dogliani
Bossolasco
Murazzano
Prunetto
Mondovì
Vicoforte
Villanova Mondovì
Beinette
Borgo San Dalmazzo
Boves
Peveragno
Demonte
Valdieri
San Giacomo di Roburent
Vinadio
Pietraporzio
Bagni di Vinadio
Monviso
Frossasco
None
Pinerolo
Torre Pellice
Bagnolo Piemonte
Moretta
Racconigi
Cavallermaggiore
Genola
Fossano
Centallo
Dronero
Levaldigi
Sant'Albano Stura
Bene Vagienna
Marene
Savigliano
Cherasco
Bra
Alba
Canale
Costigliole d'Asti
San Damiano d'Asti
Villafranca d'Asti
Villanova d'Asti
Poirino
Santena
Chieri
Andezeno
Castelnuovo Don Bosco
Moncalieri
Orbassano
Rivoli
Avigliana
Giaveno
Fenestrelle
Perosa Argentina
Ghigo
Crissolo
Paesana
Revello
Sanfront
Chianale
Maddalena
Casteldelfino
Sampeyre
Acceglio
Canosio
San Damiano Macra
Monterosso Grana
Pietraporzio
Vinadio
Bagni di Vinadio
Valdieri
Demonte
Borgo San Dalmazzo
Boves
Peveragno
Beinette
Vicoforte
Mondovì
Villanova Mondovì
Lesegno
Ceva
Nucetto
Cengio
Cairo Montenotte
Millesimo
Carcare
Altare
Vado Ligure
Savona
Varazze
Celle Ligure
San Bernardo
Cogoleto
Arenzano
Pontinvrea
Sassello
Mioglia
Prunetto
Murazzano
Bossolasco
Dogliani
Cortemilia
Monforte d'Alba
Barolo
La Morra
Spigno Monferrato
Cartosio
Rossiglione
Ovada
Acqui Terme
Bistagno
Strevi
Canelli
Santo Stefano Belbo
Castagnole delle Lanze
Barbaresco
Nizza Monferrato
Costigliole d'Asti
San Damiano d'Asti
Canale
Castellazzo Bormida
Oviglio
Rocchetta Tanaro
Quattordio
Spinetta Marengo
Alessandria
Valmadonna
Fubine
Portacomaro
Castell'Alfero
Vignale Monferrato
Valenza
Moncalvo
Cella Monte
Monferrato
Murisengo
Cocconato
Castelnuovo Don Bosco
Andezeno
Chieri
Santena
Poirino
Villanova d'Asti
Villafranca d'Asti
San Damiano d'Asti
Costigliole d'Asti
Nizza Monferrato
Calamandrana
Canelli
Santo Stefano Belbo
Castagnole delle Lanze
Barbaresco
Alba

Da Saluzzo, proseguendo verso nord-ovest, il tracciato permetterebbe di raggiungere in poco tempo i centri di Barge, Bagnolo e Cavour, a beneficio altresì delle Valli Infernotto e Pellice, per terminare a Pinerolo, collegando da un lato la Val Chisone e dall'altro innestandosi sull'esistente tratto autostradale Pinerolo-Torino.

Una infrastruttura di questo genere ha l'obiettivo primario di favorire la mobilità all'interno della provincia di Cuneo e, comunque, del basso Piemonte occidentale. Una superstrada pedemontana permetterebbe altresì la dotazione di nuovi collegamenti che andrebbero a sgravare il traffico dall'attuale rete stradale.

Potenziamento dei servizi pubblici all'interno della Provincia

L'utilizzo combinato di infrastrutture esistenti unitamente alla sinergia tra servizi ferroviari e autobus ecologici permetterebbe di raggiungere la tanto ricercata efficienza in relazione al trasporto pubblico locale, velocizzando i collegamenti all'interno della Provincia e riducendo contestualmente il traffico automobilistico.

Da diversi anni si parla di ripristinare parzialmente o totalmente linee ferroviarie dismesse al fine di collegare diverse zone della provincia. In questo contesto, probabilmente, sarebbe opportuno parlare di servizio più che di infrastrutture. Se pensiamo al passato infatti il trasporto su materiale rotabile, quand'anche su tratte relativamente brevi, era più sostenibile di quello su gomma in quanto erano presenti infrastrutture al passo con i tempi. Tuttavia i mezzi di trasporto hanno subito un'evoluzione non indifferente, soprattutto negli ultimi anni, basti pensare che nell'ultimo periodo, oltre ad autobus a metano, certamente meno inquinanti di quelli diesel ma non ancora a impatto zero, sono stati introdotti altresì autobus ad idrogeno ed elettrici. In quest'ultimo caso, a parità di alimentazione

---

collegamento altresì con Levaldigi. Tale infrastruttura servirebbe per la messa in sicurezza della rete stradale (elevata incidentalità) e l'efficientamento dei collegamenti in aree altamente produttive.

elettrica, su determinate tratte la differenza rilevante non sarà più da ricercare nell'infrastruttura ma nel mezzo.

Il treno, proprio a causa dell'infrastruttura, è sicuramente conveniente per distanze maggiori. Diversamente l'autobus ha la possibilità di essere competitivo in tratte brevi, per via della capillarità delle fermate nonché per la flessibilità del tragitto.

I due sistemi di trasporto non sono quindi da considerare concorrenziali tra loro e a questo punto sarebbe probabilmente opportuno cercare di integrare le due tipologie di servizi, in maniera tale che l'uno si renda complementare all'altro.

Tratte medio lunghe
Treno

Tratte medio brevi
Bus

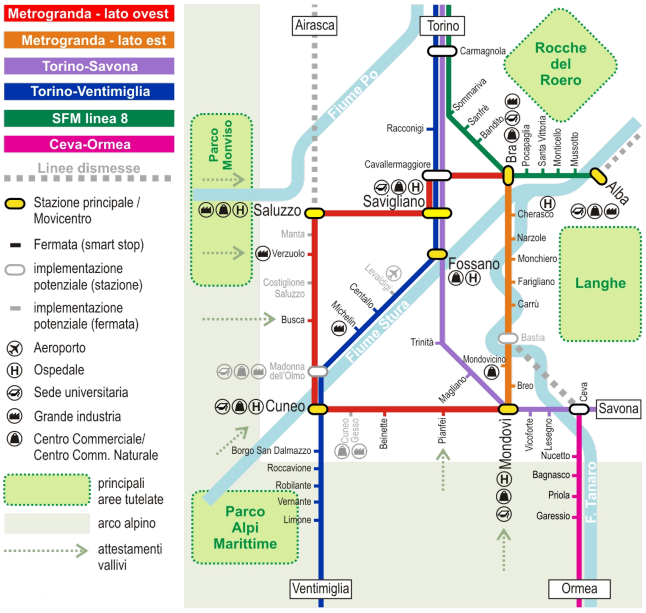
Certamente alcune linee potrebbero essere ripristinate, ma occorrerebbe quindi guardare a questo tipo di trasporto rotabile per percorrenze lunghe, rendendo le tratte dirette e veloci. A sostegno di tale servizio, una rete di autobus efficienti ed ecologici permetterebbe inoltre di migliorare sensibilmente il sistema dei trasporti locali, e ciò a beneficio degli utenti.

La mobilità all'interno della Provincia potrebbe essere potenziata utilizzando le linee esistenti, alcune delle quali sono state soppresse da pochi anni.

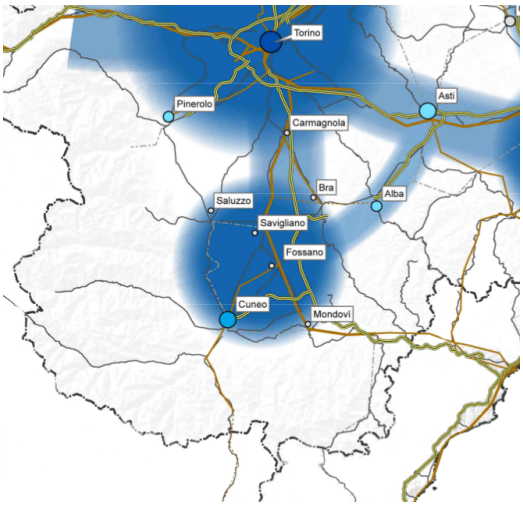
Si potrebbe pensare di elettrificare le linee Cuneo-Saluzzo-Savigliano, Cuneo-Mondovì, Cavallermaggiore-Alba ed eventualmente anche la Alba-Mondovì e utilizzarle per la creazione di una metropolitana leggera

all'interno della provincia, magari affiancata da una potente rete di autobus elettrici.

Con una buona rete di servizi di trasporto pubblico molte auto sparirebbero dalla circolazione, a beneficio dell'ambiente e, a fronte del minor numero di veicoli, conseguentemente potrebbero diminuire altresì gli incidenti.



A tal proposito era stato realizzato dal Politecnico di Torino il progetto "Metrogranda", finanziato dalla Fondazione CRC e dalle Città di Cuneo, Fossano, Mondovì, Saluzzo e Savigliano, che consiste in un "*lavoro di ricerca che indaga la fattibilità ed il percorso da intraprendere per trasformare alcune delle tratte ferroviarie sospese o dismesse della Provincia di Cuneo in un sistema integrato di mobilità pubblica locale*". Questo progetto potrebbe essere un punto di partenza per il potenziamento delle attuali infrastrutture nonché la realizzazione di eventuali nuove. Alcune linee, inoltre, potrebbero essere utilizzate non solo come mero trasporto ma essere affiancate da treni storici per incrementare le offerte turistiche della Granda.



Il Cluster della Provincia di Cuneo, evidenziato qua a sinistra, fa parte di uno dei quattro poli regionali di secondo livello per traffico passeggeri, con una mobilità compresa tra circa 40.000 e 70.000 spostamenti al giorno.

Per analizzare nello specifico la mobilità all'interno della Provincia abbiamo preso come campione esemplificativo il

questionario allegato al piano di spostamento casa-lavoro realizzato dalla Provincia di Cuneo per i propri dipendenti[13].

E' emerso che il 68% dei dipendenti utilizza come mezzo di trasporto l'automobile, mentre solamente il 4% i servizi pubblici. I motivi della prevalenza dell'utilizzo del trasporto privato hanno evidenziato come prima risposta che "utilizzando un altro mezzo impiegherei troppo tempo".

La distanza casa lavoro è impressionante: il 33% degli utenti percorre fino a 3 km per il tragitto casa-lavoro mentre il 29% percorre tra i 3 e i 15 km. Tutto ciò a fronte del 67% degli utenti che dichiara di avere una fermata del mezzo pubblico a meno di 500 metri da casa. Con servizi pubblici capillari, magari queste distanze potrebbero essere percorse facilmente evitando l'utilizzo dell'automobile, limitando circa i 2/3 dei veicoli sulle nostre strade. Potenziando da un lato i servizi pubblici e dall'altro alternando uno o due giorni di smart-working la qualità di vita e l'ambiente ne trarrebbero un sicuro beneficio.

Il piano regionale sulla mobilità[14] conferma assolutamente i dati reperiti dalla Provincia: l'uso dell'auto è la modalità prevalente di spostamento in quanto l'84% degli spostamenti motorizzati avviene con auto privata (come conducente o passeggero).

I dati reperiti dal consorzio Grandabus[15] confermano a loro volta le informazioni provinciali e regionali: la penetrazione del trasporto pubblico è di circa 5-6% sul totale della popolazione mentre i Km medi percorsi dagli utenti sono di 16 Km in Area Extraurbana e 4 Km in Area Urbana.

Con una buona integrazione tra i servizi su gomma e su ferro, oltre al potenziamento di alcune delle infrastrutture già esistenti, la Provincia di

[13] Piano di spostamento casa-lavoro realizzato dalla Provincia di Cuneo il 24.05.2022.
[14] Piano Regionale della Mobilità e dei Trasporti 2018.
[15] Dati forniti dal Consorzio GrandaBus e riferiti al periodo 1.09.2021 e 31.08.2022. Nel periodo oggetto di indagine sono state effettuate oltre 7.400.000 corse in Bus, di cui oltre 4.500.000 in area extraurbana e 2.900.000 in area urbana. A titolo esemplificativo gli utenti che hanno preso il Bus nella provincia di Cuneo hanno percorso sui mezzi pubblici un totale di circa 100 milioni di km, l'equivalente di 2500 volte il giro della Terra.

Cuneo potrebbe beneficiare di un servizio pubblico eccellente, con trasporti più veloci ed efficienti oltre ad emissioni ridotte a beneficio della salute.

Aeroporto di Levaldigi, quale futuro?

L'ultima infrastruttura che è stata analizzata ha ad oggetto lo scalo cuneese, ritenuto cruciale per la nostra Provincia ma non riesce ancora ad esprimere pienamente il proprio potenziale in quanto carente di un collegamento ferroviario e autostradale.

Nel 2021 Cuneo-Levaldigi si è classificato solamente al 33° posto tra gli aeroporti italiani, con un transito di 81.767 passeggeri, traffico che è pari al 3,8% rispetto a quello generato da Caselle, 14° aeroporto d'Italia, e solamente allo 0,84% rispetto a quello di Malpensa, secondo aeroporto d'Italia[16].

Il 27 agosto 2015 il Consiglio dei Ministri, su proposta del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, ha approvato il decreto che ha individuato n. 38 aeroporti di interesse nazionale, raggruppati in dieci bacini di traffico nazionale: nel bacino Nord Ovest, unitamente agli aeroporti di Milano Malpensa, Milano Linate, Torino, Bergamo, Genova e Brescia si evince come sia compreso altresì lo scalo di Cuneo. Data la strategicità dello scalo ritenuta tanto a livello locale quanto nazionale occorre valutare quali dovranno essere le infrastrutture volte al potenziamento dello scalo cuneese, che potrà esprimere pienamente il proprio potenziale solo a seguito di un collegamento ferroviario e autostradale, potendo aspirare a diventare uno scalo sulla falsariga di Bergamo Orio al Serio: aeroporto low-cost per passeggeri e/o hub logistico per le merci. L'inserimento dello scalo in un "sistema" tra infrastrutture, inoltre, permetterebbe altresì, pur nella propria autonomia, di fare ragionamenti volti a stringere collaborazioni con Torino Caselle ed eventualmente, nel pieno della reciproca autonomia, diventare un terminal secondario dello scalo torinese.

[16] Dal Libro Bianco sulle priorità infrastrutturali del Piemonte - Unioncamere Piemonte.

Conclusioni

L'obiettivo primario degli interventi dei prossimi anni verterà nella riduzione dei costi e delle emissioni di CO2 per problemi legati all'inquinamento, a beneficio della nostra salute e dell'ambiente.

A livello nazionale e internazionale si sta quindi lavorando per portare nel minor tempo possibile ad una intermodalità tra le varie tipologie di trasporto, con prevalenza di tipo ferroviario. Proprio per questo motivo la maggior parte degli investimenti avrà ad oggetto la realizzazione e il potenziamento di un sistema ferroviario maggiormente efficiente. Tuttavia solamente il 2% delle merci viene trasportata su treno pertanto nell'immediato non bisogna tralasciare la manutenzione della rete stradale in quanto la maggior parte dei trasporti, ad oggi, viaggia ancora su gomma e, in ogni caso, l'ultimo tratto dei collegamenti ferroviari transita, e transiterà comunque anche in futuro, su strada.

La carenza infrastrutturale della nostra Provincia è chiaramente sottolineata nel Libro Bianco sulle priorità infrastrutturali del Piemonte a cura di Unioncamere Piemonte, nonché nel Piano Regionale della Mobilità e dei Trasporti 2018, oltre ancora al position paper "Logistica e infrastrutture per il Piemonte e il Nord Ovest" del 2021 a cura di Confindustria Piemonte.

Come è noto il compito delle istituzioni è fare sintesi tra le richieste del territorio, in armonia con tutti gli attori locali.

Le cinque proposte sopra riportate sono uno spunto dal quale i vari attori politici dovrebbero valutare dove, in quale modalità e con quale importanza pianificare le nuove opere infrastrutturali, tenendo in considerazione che ogni investimento dovrà essere rivolto a fare "sistema" tra le varie infrastrutture, esistenti e future onde evitare uno spreco delle poche risorse disponibili.

Un aeroporto come quello di Levaldigi non potrà beneficiare a vita di investimenti che negli ultimi anni sono stati prevalentemente privati, pertanto si auspica un maggiore impegno dal punto di vista pubblico, a

livello di investimenti e di coordinamento, a beneficio del traffico sia in ambito passeggeri che merci e non solo a livello provinciale ma anche regionale e nazionale.

La nutrita partecipazione al convegno e la presenza in platea di personale altamente qualificato, tra i quali si rammentano numerosi amministratori locali, rappresentanti delle principali associazioni di categoria oltre a piccoli e grandi imprenditori, è una chiara dimostrazione del fatto che i temi affrontati rivestono particolare interesse e dovrebbe essere un segnale per comprendere che è necessario intraprendere iniziative nel breve e nel medio periodo onde scongiurare quell'"isolamento del territorio" paventato nel più volte citato Libro Bianco sulle priorità infrastrutturali del Piemonte 2022 di Unioncamere Piemonte.