

POLITECNICO DI TORINO
FACOLTA' DI ARCHITETTURA 2
Corso di Laurea in Architettura
Tesi meritevoli di pubblicazione

Aeroporto di Cuneo-Levaldigi: studio e verifica delle ipotesi di sviluppo

di: Marcella Piola

Relatore: Fabio Minucci

“La presenza di un efficiente e razionale sistema infrastrutturale di trasporto, rappresenta l’elemento più sicuro di sostegno allo sviluppo dell’economia e del territorio. [...] I nodi strutturali di trasporto su cui puntare per la definizione di una rinnovata pianificazione degli interventi sul territorio sono certamente quelli che operano per l’affermarsi dell’intermodalità di persone e di merci e che possono costituire occasione per importanti riqualificazioni urbanistiche e territoriali: i porti, gli interporti, le stazioni ferroviarie, gli aeroporti.”

Mellano F.(a cura di), *Stazioni e aeroporti le nuove porte della città del Duemila*, Celid, Torino, 1997, p.68.

La Provincia di Cuneo è nota per l’isolamento in cui si trova da troppo tempo, dovuto alla povertà di collegamenti e di infrastrutture, in contrapposizione con il notevole sviluppo economico raggiunto.

L’Aeroporto di Cuneo Levaldigi, trovandosi in una posizione baricentrica rispetto al cuneese, rappresenta una di quelle infrastrutture che, valorizzate, possono rappresentare un valido strumento per consentire un migliore e più agile collegamento da e per l’intera provincia, senza incrementare significativamente gli impatti sull’ambiente.

La tesi si propone di analizzare le potenzialità dell’aeroporto per poter stabilire quale, tra le opzioni di sviluppo che si sono presentate, si dimostra più idonea nel contesto socio-economico e territoriale in cui si inserisce.


L’Aeroporto di Cuneo-Levaldigi nasce nel 1929 come “Campo d’Aviazione di fortuna” ed opera sin dalla sua origine come scalo d’emergenza degli aerei in volo d’addestramento militare.

Nel 1943 subisce una parziale devastazione bellica e viene abbandonato dai militari in fuga. Nei mesi successivi viene smantellato e distrutto ad opera dei tedeschi.


Nel 1962 il campo d’aviazione viene riattivato come aeroporto civile, ma la sua vita commerciale nasce solo dopo il 1986 con l’ottenimento dell’apertura al traffico commerciale nazionale, inizialmente solo a vista, poi anche strumentale e notturno (1991) e più tardi anche internazionale (1993).


L'Aeroporto di Cuneo-Levaldigi: collocazione spazio-temporale

Localizzazione dell'Aeroporto nel Piemonte.




Estensione dell'attuale sedime aeroportuale.






(1929)
Inaugurazione dell'Aeroporto militare come «Campo d'Aviazione di fortuna»

Aerostazione eretta tra il 1969-'73, anni in cui venne anche realizzata la pista di 1050x30 mt.



L'aerostazione nella configurazione che assumerà in seguito ai lavori di ristrutturazione e ampliamento previsti dal Master Plan, iniziati nell'ottobre 2001.



L'aerostazione come si presentava dopo i lavori relativi al progetto di potenziamento approvato nel 1989, in occasione dei Mondiali di Calcio, che prevedeva anche l'ampliamento della pista fino a raggiungere gli attuali 2496 x 45 mt.

L'Aeroporto di Cuneo-Levaldigi: collocazione spazio-temporale

Nel 1989, in seguito all'approvazione del progetto di potenziamento delle infrastrutture aeroportuali, proposto in occasione dei Mondiali di Calcio '90, la pista viene prolungata a 2500 metri. Nel 2000 viene approvato il progetto di ampliamento dell'aerostazione con previsione di allungamento della pista da 2500 a 3000 metri.

Attualmente l'Aeroporto di Levaldigi è catalogato a livello U.E. come aeroporto regionale e il volo da diporto continua a rappresentare la maggior parte del traffico (41%), seguito dalle attività aeroscolastiche, mentre i voli di linea occupano una percentuale bassissima (4,97%).

A fronte delle previsioni di crescita del traffico aereo e del quadro delineato dagli indirizzi normativi, che hanno evidenziato l'importanza del potenziamento delle infrastrutture esistenti e dei relativi collegamenti, ai fini del raggiungimento di un'ottimale politica di rete, fondata sull'interoperabilità dei singoli nodi; e dalle condizioni economiche decisamente favorevoli della Provincia di Cuneo e dalle condizioni piuttosto svantaggiose del sistema di collegamenti del Piemonte meridionale soprattutto rispetto alla vicina Francia, sono state studiate le diverse ipotesi di sviluppo dello scalo cuneese.



Lo sviluppo dell'Aeroporto: un'esigenza condivisa

L'analisi del trend di sviluppo finora perseguito dall'Aeroporto di Cuneo-Levaldigi bocchia decisamente la crescita autonoma, in quanto si evidenzia uno scenario piuttosto critico che difficilmente potrà migliorare e quindi far raggiungere un pareggio economico, stimato intorno ai 150.000 passeggeri (contro 15.570 del 2000) in tempi utili.

Anche lo sviluppo dello scalo cuneese all'interno di una politica di integrazione con Torino-Caselle e quindi all'interno del Sistema Aeroportuale unico non si dimostra sufficiente in quanto Caselle risulta ancora minacciato dalla vicinanza di Malpensa.

La terza opzione che persegue le linee guida comunitarie (TEN) è quella che meglio si prospetta per far decollare Levaldigi. Si propone infatti di inserirlo in una rete internazionale di aeroporti regionali che con una vasta offerta di collegamenti si presenta come una valida alternativa alla rete degli *hub*, e allo stesso tempo come un potenziamento della stessa, seguendo le strutture *hub & spoke* statunitensi.

Lo sviluppo dell'Aeroporto all'interno di una rete internazionale

PLANE STATION

PREVISIONI per Cuneo-Levaldigi:

- Nuovi collegamenti (nazionali ed internazionali);
- Raggiungimento del pareggio economico nel breve periodo (~ 5 anni);
- Potenziamento infrastrutture per attirare nuovo traffico.

1. Londra-Manston (Inghilterra);
2. Odense (Danimarca);
3. Pilzen (Rep. Ceca);
4. Smyrna (Tennessee, USA);
5. Schwerin-Parchim (Germania);
6. Black Forest-Lahr (Germania);
7. CUNEO-LEVALDIGI (ITALY).

→ **L'Aeroporto**
collocazione geografica
la storia
situazione attuale

→ **Lo sviluppo dell'Aeroporto: un'esigenza condivisa**
il panorama del settore del trasporto aereo
l'aeroporto nei piani e programmi vigenti
il contesto economico
le infrastrutture per la mobilità

→ **Le ipotesi percorribili**
sviluppo autonomo
l'integrazione con Torino-Caselle

la partnership con un socio operativo

→ **Gli effetti dello sviluppo dell'Aeroporto**

→ **Conclusioni**

Lo sviluppo dell'Aeroporto all'interno di una rete internazionale

In questo modo il nodo di Cuneo-Levaldigi entrerà in un circolo virtuoso e, anche grazie allo sviluppo dell'air logistic, potrà configurarsi come un polo logistico delle merci con benefici per tutta l'economia locale e quindi come nuova porta della Provincia di Cuneo.

Per ulteriori informazioni: Marcella Piola
e-mail: marcellapiola@libero.it