



Olimpiadi invernali 2026. Festeggiamenti per la vittoria di Milano - Cortina

Olimpiadi 2026, le due maxi arterie sono ad alto rischio

Corsa contro il tempo

L'Agenzia per le Olimpiadi:
serve un commissario
per le grandi infrastrutture

Sara Monaci

mine che occorre rispettare, nel breve periodo, è la scelta del raggruppamento di imprese che realizzerà i lavori entro giugno 2022. E già così i tempi rischiano di essere molto stretti. Oltre questo limite si rischia di non arrivare in tempo.

Stessa tempistica sarebbe necessaria anche per la galleria di Cortina, lunga 4 chilometri, del valore di 200 milioni di euro (già

È già corsa contro il tempo per le infrastrutture delle Olimpiadi invernali Milano-Cortina 2026. Sotto la lente ci sono in particolare le varianti venete, quella di Cortina e quella del Longarone che, senza un commissario con poteri di deroga sulle procedure autorizzative, potrebbero non arrivare in tempo, per quanto l'Anas stia cercando di rispettare il cronoprogramma con gli strumenti ordinari. Ma il problema c'è e sta emergendo con evidenza, tanto che il ministro delle Infrastrutture Enrico Giovannini ha ricevuto una decina di giorni fa una lettera da parte del presidente dell'Anas Claudio Gemme, in cui si sottolinea la difficoltà nello stato di avanzamento delle due varianti.

Si tratta di due opere fondamentali, che da sole rappresentano oltre la metà degli 850 milioni complessivi necessari per la viabilità lombarda e veneta, di cui 630 già stanziati, come previsto dal "decreto olimpico" di dicembre 2020.

La differenza tra i lavori nelle due regioni è che il fabbisogno veneto si concentra su poche ma cruciali strade (principalmente appunto le varianti di Cortina e del Longarone), mentre in Lombardia gli interventi saranno tanti e frammentati, finalizzati soprattutto a risolvere problemi storici. E, dal punto di vista della tempistica, quelli lombardi sono ad uno stato più avanzato.

Questa la situazione in Veneto. Gli interventi riguardano il collegamento (lungo 118 chilometri) tra la Statale 13 e la Statale 49, dove molti lavori sono già stati fatti per i Mondiali di sci del 2021. La variante di Longarone sarà lunga 12 chilometri e l'investimento vale 270 milioni, di cui 271 già assegnati. Il problema in

valore di 202 milioni, di cui 67 già assegnati. È già pronto il progetto definitivo. In questo caso si tratta di lavori sotterranei, più complessi dal punto di vista ingegneristico, che possono essere "aggrediti" solo da due fronti, con due cantieri contemporanei.

Con le procedure ordinarie si procede sul filo. Il rischio molto concreto è di non arrivare in tempo per la fine del 2025. Basti pensare infatti che, normalmen-



La variante di Cortina e quella del Longarone valgono 470 milioni e devono partire entro giugno 2022

te, una Valutazione di impatto ambientale, ha bisogno di 160 giorni. Per questo l'arrivo di un commissario all'interno dell'Agenzia per le infrastrutture delle Olimpiadi invernali 2026 farebbe tirare un sospiro di sollievo non solo all'Anas, ma anche al comitato olimpico.

In tutto le opere ritenute «necessarie» sono due: la variante di Tirano in Lombardia e la strada di Gilardon in Veneto; quelle «essenziali» sono 14, di cui, appunto, le più problematiche sono le due varianti venete.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

I TEMPI

L'allarme

La variante veneta di Cortina e quella del Longarone - entrambe fanno parte delle infrastrutture da costruire in vista delle Olimpiadi invernali Milano - Cortina 2026 - senza un commissario con poteri di

251 già assegnati. Il problema in questo caso non sono le risorse quanto i tempi. Mancano 4 anni e al momento siamo al completamento del progetto definitivo, ma mancano ancora le autorizzazioni ambientali e i confronti con gli enti locali (che in parte erano già iniziati ma che andranno ripresi) e l'avvio delle procedure di gara.

Quello che Anas intende fare è far partire contemporaneamente 5 o 6 cantieri contemporaneamente, con 4 viadotti a sezioni e altri lavori sulla strada, per andare più veloci. Ma il ter-

commissario con poteri di deroga sulle procedure autorizzative potrebbero non arrivare in tempo

Il valore

Le due opere da sole rappresentano oltre la metà degli 850 milioni necessari per la viabilità lombarda e veneta, di cui 630 già stanziati, come previsto dal "decreto olimpico" di dicembre 2020. In uno stato più avanzato invece gli interventi in Lombardia