

La corsa contro il tempo per arrivare puntuali con le infrastrutture

I dossier aperti

Le varianti stradali del Veneto sotto la lente della nuova gestione

MILANO

Il bilancio delle Olimpiadi invernali rischia di essere ancora un punto interrogativo. Nel dossier di candidatura veniva indicato un investimento complessivo di 1,340 miliardi. La cifra è già salita nel frattempo a circa 1,5 miliardi per una rivalutazione dei costi, tra cui quelli legati alla comunicazione e alla promozione. Infine oggi, dopo la pandemia e il conflitto in Ucraina, la situazione non è più così chiara, soprattutto sul fronte delle sponsorizzazioni: è ovvio che le imprese facciano fatica a prendere impegni a lungo termine in questo momento. Inoltre ci sono due opere a rischio: le due varianti venete, quella del Longarone e quella di Cortina, per cui è corsa contro il tempo.

Tornando all'evento in senso stretto, il Cio investirà 540 milioni (più altri 400 milioni di dollari circa in servizi); 550 milioni arriveranno, secondo le aspettative attuali, dagli sponsor; 200 milioni dalle vendite dei biglietti; 70

Poi ci sono gli impianti per le infrastrutture sportive, in parte a carico dei privati, in parte degli enti locali. Si parla di un capitolo da circa 380 milioni, che potrebbero aumentare se si considera che alcuni impianti avranno bisogno di un intervento maggiore rispetto a quello previsto inizialmente.

A Milano le opere principali saranno realizzate dal settore privato. Verrà costruito il PalaItalia nel quartiere Santa Giulia, con un project financing da 70 milioni (quindi gestito e costruito da società private), dove si terrà l'hockey maschile, mentre quello femminile si svolgerà al Palasharp, da ristrutturare, per una cifra da 7-8 milioni, sempre in project financing. Lo short track e il pattinaggio artistico si terranno al forum di Assago di Milano, che già è in funzione e che dovrebbe aver bisogno di un più semplice restyling. Sarà inoltre costruita la cittadella dello Sport, nell'area dell'ex scalo ferroviario di Porta Romana. Allegato al dossier c'è anche un elenco di 16 opere infrastrutturali «essenziali» o «connesse», da realizzare in Lombardia e in Veneto, affidate ad una agenzia ad hoc.

Per le strade essenziali e connesse, ovvero quelle più importanti, si parla di un valore complessivo di 80 milioni, metà in Veneto e

dalla vendita dei biglietti; 50 milioni arriveranno dal merchandising; 200 milioni dagli eventi collaterali. Ovviamente, in base al dossier, gli enti locali e regionali garantiscono in caso di buchi al bilancio.

850 milioni, metà in Veneto e metà in Lombardia. Ma il nodo rimangono le due varianti di Cortina e del Longarone, ancora molto indietro.

—**S.Mo.**

© RIPRODUZIONE RISERVATA