

Olimpiadi del 2026, allarme generale sui ritardi delle opere

Milano-Cortina. A tre anni dai giochi è ancora da trovare un ovale per il pattinaggio e mancano i tempi tecnici per alcune infrastrutture

Sara Monaci
MILANO

Opere in ritardo e prezzi che crescono. Un bilancio complicato quello delle Olimpiadi invernali di Milano e Cortina, che si terranno tra tre anni. Un tempo relativamente breve se si considera che le opere, in teoria, dovrebbero essere pronte per i collaudi già nell'autunno del 2025. Su tutti i fronti è una corsa contro il tempo, e in alcuni casi siamo già a cancellare dalla lista del dossier opere che erano state inserite con slancio ottimistico ma che invece - ormai è certo - non ci saranno.

Chiariamo: c'è l'organizzazione dell'evento, con all'interno le strutture sportive e ricettive, e ci sono le strade del Veneto e della Lombardia. L'evento di per sé è responsabilità della Fondazione Milano Cortina 2026, che ovviamente deve assicurarsi che le strutture siano pronte, pur non essendo suo diretto compito realizzarle; le strade, le ferrovie e le piste ciclabili spettano all'Agenzia per le infrastrutture. Le due società sono indipendenti una dall'altra, ma ovviamente ad un certo punto si devono parlare. E infatti Andrea Varnier, ad della Fondazione

ne, e Luigi Sant'Andrea, commissario per le opere stradali, hanno già cominciato a parlarsi. E a mettere nero su bianco i problemi.

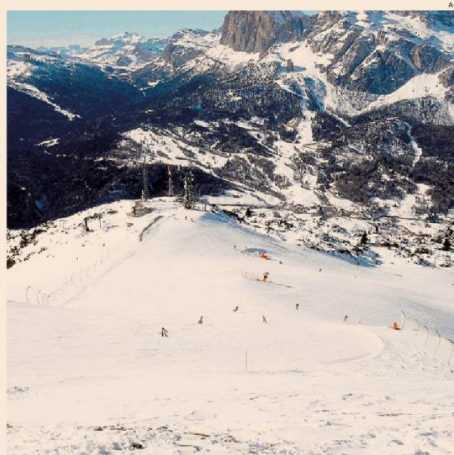
Ad oggi non c'è ancora un luogo chiaro dove si svolgerà il pattinaggio di velocità: sicuramente non sarà più Baselga di Piné, in provincia di Trento, ad ospitare questa specialità, per via dei costi lievitati (fino a 75 milioni) per la riqualificazione dell'Ice rink, inadatto così com'è ad una gara olimpica. Si discute ancora se portare la gara all'Oval di Torino o se trovare un posto alternativo a Milano o a Verona. Il dibattito si sta trasformando in un braccio di ferro territoriale, tra chi ritiene che tutto

sommato estendere i Giochi al Piemonte sia un fatto positivo (il ministro alle Infrastrutture Matteo Salvini a confermato disponibilità) e chi invece ne fa una questione di orgoglio regionale e locale (il governatore lombardo Attilio Fontana e il sindaco di Milano Giuseppe Sala).

Rimanendo sempre agli impianti sportivi, la Regione Veneto dovrà sborsare una cifra cresciuta anche in questo caso del 30% per riqualificare a Cortina la pista da Bob, una specialità per cui il Coni e la Fondazione stanno lottando con le unghie e con i denti per non "lasciarla" in mano ad Innsbruck. La città austriaca infatti si è offerta di dare una mano, ma per il governo italiano rappresenterebbe una sconfitta. Il Veneto quindi mette sul piatto circa 90 milioni, per rimettere a nuovo un impianto vecchio: un costo difficile da ammortizzare ma tant'è, i Giochi invernali lo impongono. La gara è stata aperta. I lavori sono a carico pubblico.

A Milano l'opera che va più attentamente monitorata, perché completamente da realizzare, è il PalaItalia, dove si svolgerà l'hockey maschile. Sarà costruito dai privati con un project financing. Secondo quanto spiegato dai vertici comu-

Per le competizioni di bob si punta a riqualificare la pista di Cortina: al via la gara per il progetto



Milano-Cortina. I preparativi per le Olimpiadi invernali del 2026 devono fare fronte ai ritardi nella realizzazione di diverse infrastrutture. Le varianti stradali in Veneto hanno tempi tecnici di realizzazione non più compatibili con l'apertura dei giochi

LA MANCANZA DI TEMPO

Le varianti di Longarone e Cortina già escluse dal programma dei giochi

Non ci saranno le due varianti venete, quella di Cortina e quella di Longarone, che da sole valgono investimenti per oltre 470 milioni di costi stimati (sulla base di una valutazione realizzata da Anas anni fa, e che ora potrebbero essere rivista con un rialzo tra il 20 e il 30%). Queste due opere da sole rappresentano la metà dell'intero pacchetto "stradale" previsto per le Olimpiadi di Milano e Cortina del 2026. Ma non saranno i costi il nocciolo del problema, quanto i ritardi.

Infatti per la variante di Longarone erano stati già assegnati 250 milioni su 270; per quella di Cortina 67 milioni su 202. Al momento le opere sono solo alla fase preliminare della conferenza dei servizi, l'apertura della gara è ancora lontana. Si stanno valutando per questo aggiustamenti, come le microvarianti del Longarone: a Tai, San Vito e Valle di Cadore. Cortina invece dovrà rinunciare al tunnel sotterraneo per alleggerire la mobilità cittadina.

nali, «siamo in linea con il cronoprogramma, l'opera partirà tra un paio di mesi e verrà consegnata nell'autunno 2025». Non ci sono ritardi quindi, ma sicuramente tempi serrati. Le bonifiche sono state appena completate, il ricorso al Tar contro l'opera da parte del gruppo Cabassi è stato respinto, e sebbene ci sia in corso un appello al Consiglio di Stato, che genera un po' di ansia, in Comune si dicono abbastanza tranquilli. La stima iniziale dei costi era di 180 milioni, ma anche in questo caso si parla già di extracosti per circa il 30%, e non è escluso che la mano pubblica possa alla fine servire. Non sarà facile nemmeno completare il Palasharp di Milano, dove dovrà tenersi l'hockey femminile: i tempi ancora ci sono ma il progetto è diventato più complicato del previsto, dato che il Cio impone ai privati che lo stanno riqualificando la costruzione di una seconda pista, 12 spogliatoi e 3 aree per l'ospitalità. Il costo adesso è di 110 milioni.

Si procede meglio invece sul fronte dell'ospitalità: il villaggio olimpico di Porta Romana, che sta realizzando il gruppo Coima, è già partito, non dovrebbero esserci intoppi. Il gruppo ha acquisito l'area per 180 milioni e presentato il progetto, che prevede ulteriori investimenti per 100 milioni (gli edifici verranno poi convertiti in case per studenti).

Per quanto riguarda le strade è invece ormai chiaro che i Giochi invernali 2026 dovranno rinunciare alle due varianti venete, per cui era stato ipotizzato un finanziamento da quasi 500 milioni, di cui oltre la metà già stanziato. Si tratta della variante di Cortina e del Longarone. I tempi non ci sono più: in entrambi i casi siamo appena allo stadio preliminare della conferenza dei servizi. Ci si dovrà accontentare di microvarianti. Nel caso del Longarone si tratterà probabilmente delle mini varianti di Tai, San Vito e Valle, esolo la parte iniziale della variante inizialmente immaginata.

© RIPRODUZIONE RISERVATA