

Data: 15.01.2023 Pag.: 1,4
Size: 869 cm2 AVE: € 113839.00
Tiratura: 91744
Diffusione: 138603
Lettori: 713000



La storia

MILANO-CORTINA, MENO OPERE E TEMPI STRETTI



di **Marco Alfieri** e **Sara Monaci**

Tre opere in meno, conti in bilico e tempi sempre più stretti per le Olimpiadi invernali del 2026 che si svolgeranno tra Milano e

Cortina d'Ampezzo. Il nodo principale resta quello stradale della statale Alemagna. — *Servizi alle pagine 4*

Sfida olimpica tra tempi stretti, incubo traffico e gru

Marco Alfieri

Dal nostro inviato
CORTINA

Milano Cortina 2026, lo dice il nome stesso. Saranno Olimpiadi diffuse tra Lombardia, Veneto e Trentino-Alto-Adige ma il loro successo dipenderà anzitutto da come funzionerà il «sistema Cortina».

Amata dagli alpinisti inglesi a inizio Novecento, Cortina e le sue candide croce entrano nei radar internazionali con i Giochi invernali del 1956 che la lanciano nel gotha delle località montane più glamour.

Dopo il mito degli anni Sessanta-Settanta, la perla ampezzana si è un po' seduta sugli allori. Il risveglio è solo degli ultimi anni, con il traino dei mondiali di sci 2021 e, adesso, la corsa

olimpica. Per questo il successo dei Giochi dipenderà dalla sua capacità di tornare una grande località turistica internazionale, prima ancora che scistica, specie in tempi in cui lo spauracchio «fine della neve», causa *climate change*, spaventa molti appassionati del circo bianco. A Cortina, dove nel febbraio-marzo 2026 si terranno le gare di 5 discipline olimpiche e le paralimpiadi, bisogna però arrivarci. E qui cominciano le difficoltà.

Le fragilità della Statale 51

Per salire sulle Dolomiti e poi fino a Dobbiaco, Val Pusteria, la strada obbligata è la Statale 51 di Alemagna, «la vecchia 'via regia' che ha visto nei secoli gli eserciti del nord scendere verso la Laguna e imbarcarsi per le Cro-

La vigilia. Cortina torna dinamica in vista dei Giochi grazie anche ai capitali stranieri ma resta il nodo della viabilità di accesso al Paese

ciate in Terra Santa e gli zattieri del Piave trasportare il legname su cui fu costruita Venezia e il potere mercan-

A Longarone sarà pronto per il 2026 solo il primo stralcio della variante, fino alla zona industriale

tile della Serenissima», spiega il fotografo Giovanni Cecchinato, che alla SS51 ha dedicato un bellissimo libro.

In alta stagione l'Alemagna diventa una lunga infilata di auto incuneate lungo le gole che costeggiano il fiume sacro alla Patria. Ci vogliono anche 3-4 ore per fare 40 chilometri. «Il territorio ha bisogno urgente di infrastrutture», spiega Roberto Padrin, sindaco di Longaro-

Data: 15.01.2023 Pag.: 1,4
Size: 869 cm2 AVE: € 113839.00
Tiratura: 91744
Diffusione: 138603
Lettori: 713000



ne e presidente della provincia di Belluno. «Ci sono due questioni: le opere non realizzate per i Mondiali di sci del 2021, ossia le tre varianti di San Vito, Tai e Valle di Cadore, e quelle inserite nel dossier di candidatura dei Giochi 2026, le varianti di Longarone e Cortina». Se ne parla da tanti anni, i ritardi non sono di oggi. La speranza del territorio è utilizzare il vincolo olimpico per accelerare le opere e lasciare in eredità una migliore mobilità di attraversamento della dorsale Venezia-Dolomiti, che bypassi i piccoli centri abitati.

Ci riusciranno in parte. Probabilmente sì le mini varianti di Tai, San Vito e Valle, «solo il primo stralcio quella di Longarone, fino alla zona industriale», ammette Padrin.

La verità è che migliorare la mobilità verso le Dolomiti non è semplice, anche se le opere in questione sono in gran parte finanziate. «L'unico collegamento da Venezia per Cortina e l'Alto Adige è garantito da una strada che ha mille criticità ambientali, soggetta a micro-frane e colate detritiche», prosegue Cecchinato. Non bisogna scordarsi che Longarone significa diga del Vajont; proprio quest'anno ricorrono i 60 anni dalla tragedia della mega frana staccatasi dal Monte Toc che ha distrutto l'intero paese.

Le gru a Cortina

Arrivati a Cortina, la «perla» sembra tornare a brillare come negli anni d'oro. Sono rispuntate le gru. Alberghi, ristorazione, moda, negozi, tutto è in movimento.

Il fondatore di Waycap, Manuel Faleschini, ha appena acquisito il Rosapetra Spa Resort, cinque stelle a Zuel di Sopra. I greci di Prodea hanno rilevato l'Hotel Bellevue. L'iconico Hotel Cristallo, meta per anni del jet set internazionale, è entrato nel gruppo Mandarin Oriental e riaprirà, rinnovato, nell'estate 2025. Poi c'è l'Ampezzo, acquistato nel 2018 da un imprenditore kazako, prossimo alla ristrutturazione, così come l'ex Motel Agip, l'ex Tofane, il glorioso Hotel Italia, l'Hotel San Marco e l'Ancora, passato sotto la proprietà di mister Diesel, Renzo Rosso. La tendenza è quella del passaggio di mano dai vecchi albergatori locali a fondi e imprenditori, più capaci di investimenti

importanti. Si calcola che entro il 2026 solo il 25% delle strutture ricettive sarà in mani italiane.

Erano anni che Cortina non viveva questa effervescenza. Dopo la lunga epopea post 1956 c'è stata la stagione dello «yuppismo» anni '80 celebrato nei film di Vanzina, il boom di seconde case dei novanta, il «cafonismo» dei primi duemila fino al blitz anti-evasione della Guardia di finanza, nei giorni di Capodanno 2012. Cortina non ci stette più a passare per la capitale dei furbetti e fece esercizio di sobrietà.

Migliorare i servizi

Da quel momento sono cominciati ad arrivare più stranieri, soprattutto dal nord Europa, arabi, russi e americani, amanti dello sci, della moda e del glamour.

Stefano Pirro è proprietario del affascinoso cinque stelle Hotel Faloria, nonché presidente degli albergatori di Cortina. «È vero – dice – per vent'anni la città si è un po' addormentata. Dobbiamo aggiornare il prodotto Cortina e recuperare il gap con Alta Badia e Alto Adige, che a pochi chilometri da noi hanno avuto una visione imprenditoriale lungimirante».

«Il luogo bello non basta più, bisogna migliorare i servizi», conferma Graziano Prest, chef stellato proprietario del «Tivoli», capofila di una ristorazione che vive un periodo magico con l'assegnazione di una seconda stella in città, al SanBrite, e il recentissimo sbarco della famiglia Alajmo, in località Ronco. «L'albergo medio deve adeguarsi ai nuovi standard di accessibilità e offrire una cucina più di qualità. Servono Spa e piscine, quella comunale è purtroppo chiusa da anni, e c'è un grosso problema di personale qualificato».

Il nodo del traffico

Pirro e Prest sono ottimisti sul rilancio. «A patto di risolvere il problema del traffico e dei parcheggi», dicono in coro. Cortina in fondo è un paese di nemmeno 6mila abitanti che in alta stagione moltiplica a 60mila. Immaginate la congestione degli spazi. Risolvere la mobilità cittadina, disincentivando l'utilizzo delle auto private, è la vera sfida per il post, sfruttan-

do le olimpiadi. Il tema è sulla bocca di tutti, persino più delle polemiche sulla costruenda nuova pista di bob che alla fine costerà quasi 90 milioni.

Prima di Natale Luigi Valerio Sant'Andrea, Commissario di Governo e ceo della Società Infrastrutture Milano Cortina 2026, ha presentato alla cittadinanza il progetto di Variante. «Il primo stralcio consiste in una bretellina che dalla SS51 porterà ad un grande parcheggio da 800 posti sotto il cimitero», spiega il sindaco, Gianluca Lorenzi. «Qui si potrà parcheggiare, entrare nell'hub dove un tapis roulant porterà in centro o agli impianti di risalita e alla stazione per il Faloria. Senza toccare la macchina».

Cosa verrà pronto per i Giochi? La rotonda fino al nuovo parcheggio e la pedonalizzazione di via Cesare Battisti. L'attraversamento in galleria dell'abitato di Cortina, non ci sarà prima del 2030. Anche qui, ritardi da colmare però la strada è quella giusta. La scorsa stagione è stata inaugurata la nuova cabinovia Son dei Prade – Bai de Dones, un'opera strategica perché collega le piste delle Tofane con quelle delle Cinque Torri e del Lagazuoi.

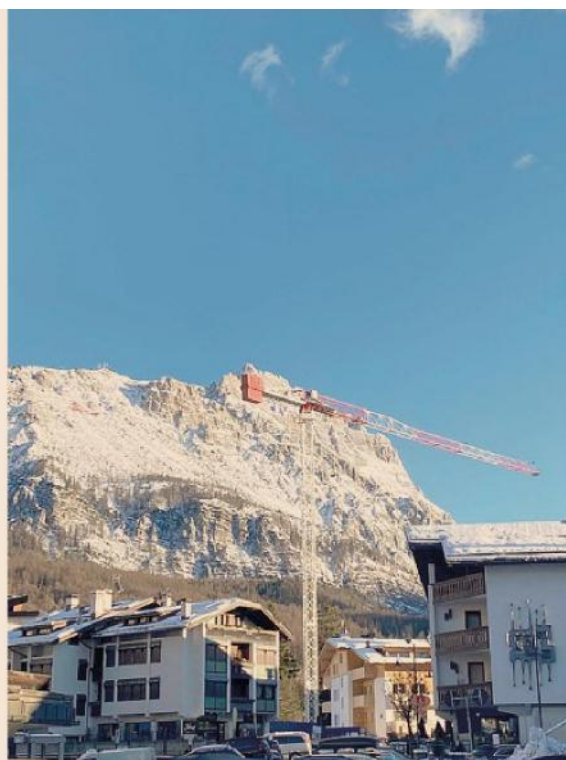
«Il concetto è trasformare gli impianti di risalita in mezzi di trasporto pubblico alternativi alle auto, utili in tutte le stagioni, anche in estate quando biker e scalatori la fanno da padroni», prosegue il sindaco. «Cortina deve diventare una località turistica sul modello di Saint Moritz e Courchevel, dove i turisti sono abituati ad avere gli hotel sulle piste e non devono prendere l'auto e posteggiare a bordo strada per andare a sciare», chiosa Pirro.

Per tutte queste cose, la sorte dei Giochi 2026 dipenderà molto da Cortina. Settant'anni dopo l'epopea del 1956.

● **Ottimismo diffuso ma serve più gioco di squadra e vanno migliorati gli standard ricettivi**

● **Il modello da seguire è Saint Moritz dove i turisti possono muoversi e sciare senza dover usare l'auto**

Data: 15.01.2023 Pag.: 1,4
Size: 869 cm2 AVE: € 113839.00
Tiratura: 91744
Diffusione: 138603
Lettori: 713000



Lavori in corso. A Cortina numerosi cantieri aperti tra hotel in ristrutturazione e viabilità

Gli interventi lungo la strada per Cortina

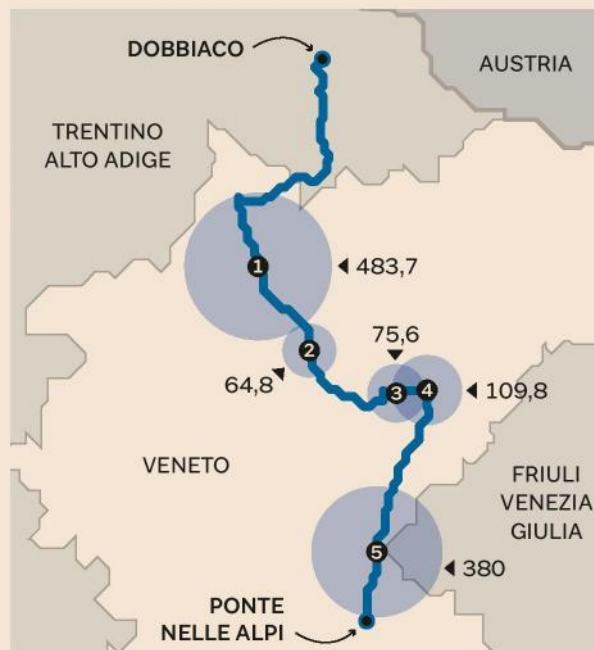
SS 51 Alemagna, i 5 luoghi dove insisteranno i principali lavori stradali in vista delle Olimpiadi Milano-Cortina 2026

PROBAB. COMPLETAMENTO ENTRO 2026
● ALTA ● BASSA ● NULLA
● INVESTIMENTO TOT. PREVISTO (MLN €)



1 Variante di Cortina
LUNGHEZZA
Da definire
STATO
Conferenza
dei servizi

2 Variante di San Vito di Cadore
LUNGHEZZA
2,3 km
STATO
Pubblicazione
bando di gara



3 Variante di Valle di Cadore
LUNGHEZZA
1,1 km
STATO
Pubblicazione
bando di gara

4 Variante di Tai di Cadore
LUNGHEZZA
1,1 km
STATO
Pubblicazione
bando di gara

5 Variante di Longarone
LUNGHEZZA
11 km
STATO
Conferenza
dei servizi

Fonte: DPCM 26 settembre 2022 (Interventi da realizzare in funzione dei giochi olimpici e paralimpici invernali Milano Cortina 2026) + Gazzetta Ufficiale 7 dicembre 2022 (bando di gara Anas per i lavori di realizzazione della tre varianti alla strada statale 51 "di Alemagna")



Milano-Cortina, tre opere in meno e conti in bilico

Sara Monaci

Le Olimpiadi invernali

Il pattinaggio di velocità verrà trasferito a Torino Saltano le varianti venete

Il quadro delle opere da realizzare per le Olimpiadi invernali di Milano e Cortina del 2026 è ancora abbastanza complicato. A tre anni dall'avvio dei Giochi, alcune infrastrutture andranno già depennate dal dossier.

Cosa non ci sarà

Ecco cosa non verrà più realizzato: per quanto riguarda le competizioni sportive, l'Ovale di Baselga di Piné, in provincia di Trento; per quanto riguarda le strade, le varianti venete, quella di Cortina e quella del Longarone.

Le gare di pattinaggio di velocità dunque non si svolgeranno più in Trentino, ma molto probabilmente verrà scelto il centro a Torino, realizzato per le precedenti Olimpiadi invernali e ora disponibile con pochi aggiustamenti. Il limite dell'Ice rink di Baselga non è solo il fatto che è datato, ma anche che è all'aperto. Il Cio infatti impone che questo tipo di gara si svolga al chiuso. Inoltre, con il lievitare dei costi energetici, la spesa per la riqualificazione si aggirerebbe intorno a 70-80 milioni. Troppo, evidentemente, per la Provincia di Trento, che non vuole rischiare di fare un investimento senza ritorni negli anni futuri.

Per quanto riguarda le strade, la cui competenza spetta all'Agenzia per le infrastrutture delle Olimpiadi, è ormai chiaro che i Giochi dovranno rinunciare alle due varianti venete, per cui era stato immaginato (e in parte stanziato) un finanziamento da quasi 500 milioni. I tempi non ci sono più: in entrambi i casi siamo appena allo stadio delle conferenze dei servizi,

peraltro avviate recentemente, a novembre per il Longarone e a di-

cembre per Cortina. Ci si dovrà accontentare di micro varianti per alleggerire il traffico atteso.

Le opere commissariate

Per Lombardia e Veneto era stato redatto un elenco di 16 opere tra necessarie e essenziali (a cui si aggiungono 6 opere connesse di difficile realizzazione), del valore complessivo di oltre un miliardo. Se in Veneto, come detto, i lavori non verranno realizzati, la situazione scorre più liscia in Lombardia, dove tuttavia ci sono delle difficoltà. La Strada Statale 36, la messa in sicurezza della tratta Giussano Civate; la SS 36, il completamento del percorso ciclabile Abbazia Lariana; la tangenziale Sud di Sondrio; la SS 42 del Tonale e della Mendola nei comuni di Trescore Balneario ed Entratico; il lotto 1 del Comune di Trescore Balneario e il lotto 2 del Comune di Entratico; la SS 639 variante di Vercurago; gli interventi di soppressione dei passaggi a livello su SS 38 linea Milano-Lecco-Sondrio-Triano sono state tutte commissariate.

Gli altri investimenti

In Veneto intanto ci sarà da ammodernare la pista da Bob a Cortina, che considerando gli extra-costi energetici avrà bisogno di circa 80-90 milioni a carico della Regione Veneto.

A Milano invece le opere principali saranno realizzate dal settore privato. Verrà costruito il PalaTalia nel quartiere Santa Giulia, con un project financing da 180 milioni, dove si terrà l'hockey maschile, mentre quello femminile si svolgerà al Palasharp, da ristrutturare completamente, per una cifra di circa 8 milioni, sempre in project financing. Lo short track e il pattinaggio artistico si terranno al forum di Assago di Milano, che dovrebbe aver bisogno di più di un semplice restyling.

Sempre a Milano verrà inoltre costruita la cittadella dello Sport, per un investimento di 170 milio-

ni, nell'area dell'ex scalo ferroviario di Porta Romana, all'interno di un accordo quadro tra Ferrovie dello Stato e Comune di Milano per le aree dismesse da Fs. La cittadella sarà poi successivamente trasformata in uno studentato. Ad oggi tutte queste opere valgono un pacchetto di investimenti tra i 430 e i 450 milioni.

Il prossimo bilancio di aprile

La **Fondazione** Milano Cortina 2026, guidata da Andrea Varnier, dovrà redigere il prossimo bilancio entro aprile. Non sarà così facile in una fase in cui i costi energetici sono nettamente aumentati e i rapporti internazionali sono diventati più difficili. Inutile negare che trovare sponsor dopo una pandemia e una guerra non è compito facile. Inoltre negli ultimi anni dentro l'ente si sono accumulati dei ritardi, che hanno portato ad un recente cambio di vertice (gestito peraltro con lentezza a causa del cambio di governo).

Stando al bilancio di un anno fa, il Cio investirà 540 milioni (più altri 400 milioni di dollari circa in servizi); 550 milioni arriveranno, secondo le aspettative, dagli sponsor; 200 milioni dalla vendita dei biglietti; 50 milioni arriveranno dal merchandising; 200 milioni dagli eventi collaterali. Al momento i contratti di sponsorizzazione valgono circa 50-60 milioni. In base al dossier, gli enti locali e regionali garantiscono gli eventuali buchi di bilancio.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Le strade di Cortina e Longarone sono alla fase preliminare della conferenza dei servizi

La **Fondazione** stretta fra l'aumento dei costi e le difficoltà a reperire sponsor viste le tensioni internazionali