

8 febbraio 2024 – comunicato stampa

Olimpiadi 2026: Prospettive poco rosee per la sostenibilità dell'evento sportivo

In un'intervista del 2017 il presidente della provincia Arno Kompatscher ha dato parere positivo alle Olimpiadi in Alto Adige, a condizione che non si continui a gravare sulla natura, non si costruiscano nuovi impianti sportivi o altre strutture e sia sufficiente ciò che è già presente, altrimenti avrebbe visto "nero". Dopo la previsione di un bacino artificiale con una diga antivalanghe ad Anterselva, dell'ampliamento della statale della Pusteria con conseguente aumento del traffico e della costruzione di una pista da bob a Cortina, che secondo il Comitato Olimpico Internazionale non risulta nemmeno necessaria, l'Heimatpflegeverband Südtirol può affermare che le prospettive per le Olimpiadi del 2026 appaiano scure.

Per tutti coloro che auspicano giochi olimpici sostenibili, il 2 febbraio 2024 non è stato un buon giorno. La costruzione della pista di bob a Cortina è stata siglata con la firma di Infrastrutture Milano Cortina 2020-2026 S.p.A., con l'offerta della società Pizzarotti. Dal momento in cui è stata indetta la gara d'appalto, le imprese interessate avrebbero avuto poco meno di tre settimane per studiare 2.080 documenti, tra cui 1.700 piani tecnici e forse 10.000 pagine di testo, e presentare una proposta progettuale completa. Solo la già citata società Pizzarotti è stata in grado di farlo e di presentare il progetto entro queste tempistiche, inverosimilmente brevi. La storia dovrà dimostrare se ci sono stati accordi preventivi e se risulterà fondato l'avvertimento di Michele Mosca, professore di politica economica all'Università di Napoli, che in occasione di un evento a Rasun ha avvisato come quando siano a disposizione grandi somme di denaro per un grande evento come le Olimpiadi, la criminalità organizzata in genere non sia lontana.

Quel che è certo è che, per motivi nazionalistici, si vogliono spendere almeno 120 milioni di euro di soldi dei contribuenti per una pista di bob che probabilmente verrà utilizzata solo per poche settimane e la cui costruzione rappresenta una massiccia incisione nel paesaggio di Cortina. E questo nonostante il Comitato Olimpico Internazionale sia favorevole allo svolgimento delle gare sulle piste da bob già esistenti di Igls o di St. Moritz.

52 milioni di Euro di costi e un bacino con diga paravalanghe ad Anterselva

Ma non è solo a Cortina che si spendono milioni di Euro per investimenti discutibili. Secondo il piano di finanziamento dei Giochi Olimpici di Milano Cortina approvato dal Consiglio dei Ministri, l'ampliamento del centro di biathlon di Anterselva e delle relative infrastrutture costerà quasi 52 milioni di Euro. Nel 2021 si parlava ancora di costi complessivi di 28 milioni e nel 2019 si sosteneva addirittura che ad Anterselva "non sarebbero stati necessari ulteriori grandi investimenti o infrastrutture". Tra le nuove strutture previste ad Anterselva vi è anche un bacino di stoccaggio idrico, che verrà costruito in una zona a rischio valanghe, motivo per cui sarà necessario costruire un ulteriore muro di protezione. Sebbene esistano alternative, il bacino e il suo imponente muro di protezione saranno costruiti nel bel mezzo di un bosco, in una zona nella quale i progettanti stessi nei loro documenti hanno affermato che gli interventi avranno "un notevole impatto paesaggistico e ecologico".

E ad Anterselva, come a Cortina, non sono coinvolte solo aziende locali. Secondo la delibera della giunta comunale, la società WSP, attiva a livello mondiale, dovrà esaminare i progetti in base a criteri di sostenibilità ambientale ed energetica. Resta da vedere se l'azienda, che ha partecipato anche alla costruzione della Shanghai Tower a Shanghai, del parco divertimenti DubaiLand a Dubai e alla costruzione dell'aeroporto di Berlino Brandeburgo, sia veramente adatta a questo incarico.

In Val Pusteria fondi olimpici utilizzati per ampliare la strada anziché la ferrovia

Per rendere la ferrovia competitiva rispetto all'automobile, da decenni esperti di trasporti, ambientalisti e associazioni chiedono la realizzazione della variante di Val di Riga. Tuttavia, nel bilancio ordinario è sempre stata data priorità ad altri progetti e solo ora, con i fondi del fondo olimpico, questa lacuna verrà finalmente colmata. Tuttavia, l'ampliamento della restante tratta della linea ferroviaria da Rio Pusteria a San Candido continua a essere messo in secondo piano e non è nemmeno elencato nel piano di mobilità provinciale tra le misure da attuare entro il 2035.

In compenso, molti fondi olimpici sono stati destinati all'ampliamento della strada della Val Pusteria. Ricordiamo che il 2 febbraio 2024 la Giunta provinciale ha approvato l'approvazione dello svincolo a due piani di Valdaora. Uno dei motivi citati a favore dell'ampliamento è l'aumento della sicurezza, obiettivo che, secondo gli esperti, sarebbe stato altrettanto raggiunto con una semplice rotatoria. Un secondo motivo è quello di rendere il traffico "più scorrevole", il che significa che il trasporto privato motorizzato continuerà ad avere la priorità sul traffico ferroviario. Esperti in ambito di viabilità sottolineano da tempo che gli utenti utilizzano sempre il mezzo di trasporto più attraente e che un ulteriore potenziamento delle strade è quindi controproducente per la riduzione del traffico. In quanto "chi semina strade raccoglierà traffico".

Una politica dei trasporti di questo tipo non riuscirà a raggiungere l'obiettivo fissato dal piano provinciale della mobilità e, soprattutto, dal piano clima dell'Alto Adige, ovvero quello di ridurre in modo massiccio il trasporto privato motorizzato.