

OLIMPIADI INVERNALI MILANO-CORTINA 2026 OPERE INFRASTRUTTURALI PER L'ACCESSIBILITA'

29 settembre 2020

Premessa

L'assegnazione a Milano, Cortina e alla Valtellina dei XXV Giochi olimpici invernali e dei XIV Giochi paralimpici invernali "Milano Cortina 2026" rappresenta un'occasione per l'Italia e la Lombardia di mostrarsi a tutto il mondo con ritorni di immagine e ricadute socio-economiche che apporteranno benefici all'intera Nazione.

Per questo tipo di eventi, l'accessibilità ai luoghi rappresenta elemento imprescindibile per garantirne la sostenibilità. Già in fase di candidatura, quindi sono stati analizzati gli scenari necessari allo svolgersi dell'evento olimpico andando a verificare l'attuale livello del sistema di trasporti e le necessità di potenziamento.

Per la Lombardia, i collegamenti con la Valtellina e con le località proposte a ospitare i diversi siti di gara sono assicurati dalla Linea ferroviaria Milano-Lecco-Sondrio-Tirano e, prioritariamente, da due infrastrutture stradali portanti come la SS 36 del Lago di Como e dello Spluga e la SS 38 dello Stelvio.

Rete ferroviaria

La linea ferroviaria Milano-Lecco-Sondrio-Tirano (150 km) si sviluppa per 100 km su infrastruttura a binario unico con tempi di percorrenza attuali di 2h 30min.

Regione Lombardia ha dato attuazione al documento "Sviluppo del servizio ferroviario regionale e delle infrastrutture connesse sulle direttrici Milano-Lecco-Sondrio-Tirano e Colico-Chiavenna" attraverso la sottoscrizione a dicembre 2013 di due convenzioni, grazie alle quali sono stati realizzati e portati a termine a fine 2016 interventi per 7.7 mln €:

1. il Potenziamento della Trazione Elettrica delle direttrici Milano – Lecco – Sondrio – Tirano e Colico – Chiavenna: 5,150 milioni di € (di cui 3,650 mln € a carico RL e 1,5 mln € a carico RFI);
2. la Riqualficazione e messa in sicurezza della stazione di Morbegno (realizzato sottopasso di stazione per accesso diretto al binario II, che è stato dotato di nuovo marciapiede e nuova pensilina): 2,550 milioni di € (di cui 850 mila a carico RL e 1,7 mln € a carico RFI).

Per migliorare la puntualità dei servizi ferroviari regionali, Il 19 gennaio 2016 Regione e RFI hanno sottoscritto l'"Accordo per la regolarizzazione e lo sviluppo del servizio ferroviario regionale sulle linee a semplice binario e per la realizzazione di nuove fermate" che relativamente alla Valtellina, prevede la realizzazione di due nuove sedi di incrocio a Bellano e a Ponte in Valtellina (con velocizzazioni e

movimenti contemporanei) che consentiranno la stabilizzazione dell'orario nonché la nuova sede di incrocio a Dubino che permetterà l'ottimizzazione delle coincidenze tra il servizio della Valtellina e quello della Valchiavenna. Gli investimenti previsti per la Valtellina e per la Valchiavenna ammontano a 5 mln € per Bellano, a 10 mln € per Ponte in Valtellina e a 8.5 mln € per Dubino (cofinanziate al 50% da Regione).

La convenzione per Bellano è stata sottoscritta a maggio 2018. I lavori, sospesi a marzo 2020 per l'emergenza sanitaria COVID 19, sono stati riavviati e si concluderanno secondo la proroga concessa da Regione a marzo 2021. La convenzione per Dubino è stata sottoscritta a maggio 2019 e si prevede la conclusione dell'intervento a novembre 2021. A breve si prevede di sottoscrivere anche la convenzione per la realizzazione della nuova sede di incrocio a Ponte in Valtellina, non appena saranno portati a termine approfondimenti in corso con il Comune di Chiuro e con la Provincia di Sondrio in coordinamento con i lavori del tavolo voluto dalla Prefettura di Sondrio per la soppressione dei passaggi a livello della tratta ferroviaria Sondrio-Tirano.

Un tema particolarmente critico per le linee della Valtellina e della Valchiavenna è la soppressione dei numerosi passaggi a livello (PL), presenti lungo la linea a singolo binario e in affiancamento alla SS38. Per la Valtellina la Prefettura di Sondrio ha attivato e coordina uno specifico tavolo. A metà dicembre 2018 sono state sottoscritte due convenzioni, una per la soppressione di n. 5 PL nei Comuni di Bianzone e Villa di Tirano e l'altra per la soppressione di n. 3 PL nei Comuni di Forcola, Colorina e Berbenno di Valtellina (quest'ultimo da poco chiuso). Le opere sostitutive saranno realizzate dai Comuni con un finanziamento complessivo di RFI pari a 4.5 mln €.

Altri interventi relativi ai PL sono stati inseriti nel Patto per la Lombardia e a dicembre 2018 sono state sottoscritte le seguenti convenzioni per:

- la realizzazione del sottopasso ferroviario ciclopedonale Rivabella a Lecco (1 mln € a carico di RL);
- un nuovo sottopassaggio sulla via Nani con eliminazione del PL a Sondrio (1.25 mln € di cui 241 mila € a carico di RL), già completato
- il progetto definitivo per il superamento dell'intersezione a raso tra SP66 e linea ferroviaria Lecco-Sondrio a Bellano (100 mila € a carico di RL), con conclusione prevista entro i prossimi mesi.

Rete stradale

La via d'accesso alla Valtellina è rappresentata dalla SS3 36 e dalla SS 38. La SS 36 è una strada a scorrimento veloce collega la Valtellina direttamente con il centro di Milano e il sistema autostradale. La SS 38 percorre tutta la Valtellina verso Sondrio, Bormio per poi raggiungere Bolano attraverso il passo dello Stelvio.

L'obiettivo di potenziare e riqualificare la SS 38 era già stato avviato a seguito dell'alluvione del 1987 con il Piano di ricostruzione e sviluppo e sviluppato in questi anni da Regione Lombardia attraverso la progettazione e realizzazione di nuove varianti agli abitati di fondovalle nei tratti Colico-Sondrio-Tirano e a Bormio, da attuarsi per lotti prioritari secondo gli impegni definiti nell'apposito Accordo di

Programma sottoscritto il 18 dicembre 2006 con Ministero Infrastrutture, ANAS, Provincia di Sondrio e rappresentanze degli enti locali e territoriali.

Tale approccio ha portato, ad oggi, a completare i tratti di variante tra Colico e Cosio (a doppia carreggiata) e da Cosio ad Ardenno (a semplice corsia), nonché la variante di Bormio per Santa Lucia e la progettazione definitiva del Nodo di Tirano, attualmente in appalto da parte di ANAS.

Le opere delle Olimpiadi

In sintonia con lo spirito che ha necessariamente guidato la candidatura, sono stati definiti i potenziamenti da attuarsi sulla linea ferroviaria e sulla rete stradale verso la Valtellina al fine di garantire la sostenibilità dell'evento sotto il profilo ambientale, economico e sociale, in un'ottica di miglioramento della capacità e della fruibilità delle dotazioni infrastrutturali esistenti e da realizzare.

Mutuando il metodo di approccio dell'esperienza di Expo 2015, è stato studiato e definito un sistema di accessibilità articolato che oltre alle relazioni dirette coinvolge anche le direttrici alternative nonché le relazioni tra l'ambito lombardo e veneto e tra gli aeroporti e Milano.

In quest'ottica, al fine di garantire un'adeguata accessibilità ai luoghi dove verranno svolte le competizioni, sono stati ritenuti necessari interventi quali il primo lotto funzionale dell'AV/AC Milano Venezia fino a Verona nonché i collegamenti con gli aeroporti di Malpensa e Orio al Serio prevedendo opere sia stradali (riqualificazione della SS 336 dell'Aeroporto di Malpensa) che ferroviarie (T2 Malpensa-Gallarate) non dimenticando la connessa necessità di nuovo materiale rotabile al fine di attivare gli adeguati servizi di trasporto.

Si sono inoltre ritenuti fondamentali quegli interventi sulla rete "secondaria" che permettono di avere un sistema capace di fronteggiare eventuali situazioni di criticità. In tale ottica si collocano gli interventi sulle direttrici stradali il cui potenziamento può diventare un'interessante alternativa per raggiungere i luoghi olimpici. Ci si riferisce agli interventi previsti sulla SS 42 del Tonale e della Mendola, sulla SS 639 dei Laghi di Pusiano e di Garlate, sulla SS 340 Regina e sulla SS 39 del Passo di Aprica.

Riguardo all'accessibilità ferroviaria diretta, per garantire servizi affidabili e per l'ottimizzazione delle coincidenze, sono stati ritenuti essenziali la realizzazione di nuove sedi di incrocio lungo la linea a singolo binario nonché la risoluzione del maggior numero possibile di passaggi a livello (definendo le opere di viabilità sostitutiva e/o di ricucitura della viabilità). Per quanto riguarda l'accessibilità stradale sono stati identificati i nodi sui quali intervenire al fine di facilitare la circolazione e ridurre i tempi di percorrenza.

L'accessibilità ai siti di gara previsti nella città di Milano è garantita oltre che dall'attuale sistema dei trasporti dal completamento della linea metropolitana M4 San Cristoforo-aeroporto di Linate e dagli interventi connessi al Palaitalia (tranvia e connessioni stradali).

Su segnalazione di Regione Lombardia al Governo, la legge 27 dicembre 2019, n. 160 ha quindi identificato le opere infrastrutturali distinguendole in tre categorie, che precisano anche la rilevanza delle stesse rispetto all'evento olimpico.

Le opere essenziali sono quelle la cui realizzazione è prevista dal dossier di candidatura o che si rendono necessarie per rendere efficienti e appropriate le infrastrutture esistenti individuate nel dossier di candidatura, come quelle che danno accessibilità ai luoghi olimpici.

Sono opere essenziali: a) le opere permanenti necessarie su infrastrutture esistenti inserite nel dossier di candidatura alla tabella 71.b; b) le opere infrastrutturali necessarie su infrastrutture pianificate inserite nel dossier di candidatura alla tabella 71.c, c) le opere infrastrutturali essenziali, che si rendono necessarie per rendere efficienti e appropriate le infrastrutture esistenti e pianificate di cui alle lettere a) e b).

Le opere connesse sono quelle la cui realizzazione è necessaria per connettere le infrastrutture individuate nel dossier di candidatura per accessibilità ai luoghi olimpici alla rete infrastrutturale esistente, in modo da rendere maggiormente efficace la funzionalità del sistema complessivo di accessibilità.

Le opere di contesto sono quelle la cui realizzazione integra il sistema di accessibilità ai luoghi olimpici e alle altre localizzazioni che verranno interessate direttamente o indirettamente dall'evento e che offrono opportunità di valorizzazione territoriale in occasione delle Olimpiadi 2026.

Piano Lombardia e fondi ex ODI

Il quadro degli interventi di accessibilità secondo i criteri sopra delineati deve tener conto anche di quanto Regione Lombardia, col Programma degli interventi per la ripresa economica, cosiddetto "Piano Lombardia", ha finanziato, nell'ambito dei fondi di cui alla LR 9/2020, a favore di ulteriori dotazioni infrastrutturali destinate ai Giochi olimpici invernali. Di seguito il dettaglio di tale previsione quale estratto della DGR 3531 del 5 agosto 2020.

INTERVENTO	BENEFICIARIO	COSTO	COFINANZIAMENTO O ALTRE RISORSE DISPONIBILI	FINANZIAMENTO PIANO
Collegamento piste sponda nord-sud del passo del Tonale con interrimento parziale della SS 42 e realizzazione nuova rotatoria di smistamento ed immissione al sistema dei parcheggi ed all'accesso pedoni al trenino a cremagliera in realizzazione	Comune di Ponte di Legno	2.500.000	1.500.000	1.000.000
Potenziamento svincolo A52 Monza Sant'Alessandro	Milano Serravalle	40.000.000	-	40.000.000
Infrastrutturazione elettrica alta capacità SS36/SS38	ANAS	8.000.000	-	8.000.000
Connessione Tgz.A51 - SS415 - Palalitalia	Milano Serravalle Milano Tangenziali	20.000.000	-	20.000.000
Acquisizione 39 treni per potenziamento servizio su direttrice Milano/Sondrio/Tirano e Milano/Aeroporti	RL	351.000.000	-	351.000.000
Venues - sedi e impianti olimpici in Lombardia	RL e Infrastrutture Milano Cortina 2026	203.360.000	145.830.000	57.530.000
Completamento Tangenziale di Bormio	Comune Bormio	5.000.000	-	5.000.000
Completamento collegamento Valdisotto - Valdidentro per accessibilità sky area	Provincia di Sondrio	7.000.000	-	7.000.000
Adeguamenti, collegamenti, strutture e interconnessioni di aree a parcheggio e sky area	RL e Infrastrutture Milano Cortina 2026	55.813.611	-	55.813.611
Progetto di eliminazione dei PL lungo la SS38 tratto Villa di Tirano	Comune di Villa di Tirano	6.000.000	4.500.000	1.500.000
Collegamento MXPT2- Linea RFI del Sempione	FERROVIENORD SPA	210.000.000	199.000.000	11.000.000
variante di Primaluna	Comune di Primaluna	13.000.000	-	13.000.000
viabilità Bellano - Taceno (olimpiadi)	Comune di Bellano e Taceno	4.000.000	-	4.000.000

Si è valutata infine l'eventualità di far confluire alcuni interventi all'interno dei fondi ex ODI dei comuni confinanti; si tratta della regimazione idraulica, risanamento e verniciature delle gallerie lungo la SS 38 nonché di opere per il completamento del sistema tangenziale di Bormio e per il collegamento dei comparti sciistici di Bormio e della Valdidentro.

Legge di finanziamento e legge olimpica

La legge 27 dicembre 2019, n. 160 ha stabilito che per le opere di infrastrutturazione, ivi comprese quelle per l'accessibilità, è riservato un finanziamento per la realizzazione di interventi nei territori delle regioni Lombardia e Veneto e delle province autonome di Trento e di Bolzano, con riferimento a tutte le aree olimpiche, per un importo di 50 milioni di euro per l'anno 2020, 180 milioni di euro per l'anno 2021, 190 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2022 al 2025 e 10 milioni di euro per l'anno 2026 per un totale di 1 miliardo di euro. L'identificazione delle opere è rinviata a successivi provvedimenti ministeriali.

A seguire, la legge 8 maggio 2020, n. 31 ha previsto gli organi preposti all'organizzazione e all'attuazione dei Giochi; in particolare ha istituito il Consiglio olimpico congiunto Milano Cortina 2026, il Comitato organizzatore e la Società Infrastrutture Milano Cortina 2020-2026 S.p.a con lo scopo, quest'ultima, di realizzare, quale centrale di committenza e stazione appaltante, anche stipulando convenzioni con altre amministrazioni aggiudicatrici, le opere di accessibilità individuate.

Decreto interministeriale

In incontri svoltisi nei mesi scorsi tra il Governo, le regioni Lombardia e Veneto e le province autonome di Bolzano e Trento, si è convenuto una ripartizione territoriale delle risorse stanziare dalla L.160/2019 per le opere di accessibilità. La quota lombarda è stata stabilita in 473 milioni di euro.

Ad oggi, per dare attuazione alla legge di finanziamento, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha trasmesso a Regione Lombardia, la proposta di decreto interministeriale del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze di individuazione delle opere infrastrutturali per le Olimpiadi Milano-Cortina 2026 con l'ipotesi assegnazione delle relative risorse.

Tale decreto deve essere emanato, ai sensi dell'articolo 1, comma 20, della legge 27 dicembre 2019, n. 160, come modificato dall'articolo 3, comma 12-bis, lett. b), nn. 1) e 2), del D.L. 11 marzo 2020, n. 16, convertito, con modificazioni, dalla legge 8 maggio 2020, n. 31, previa acquisizione dell'intesa di Regione Lombardia da rendere sentiti gli enti locali territorialmente interessati.

La proposta di decreto (allegato 1) individua pertanto le opere infrastrutturali, comprese quelle per l'accessibilità, distinte in opere essenziali, connesse e di contesto, da realizzare al fine di garantire la sostenibilità delle Olimpiadi invernali Milano - Cortina 2026, disponendo per ciascuna di esse il relativo finanziamento a valere sulle risorse di cui al comma 18 della citata legge n. 160 del 2019.

Ai fini dell'espressione dell'intesa da parte di Regione Lombardia, ed al fine di una celere emanazione del decreto interministeriale con l'obiettivo di velocizzare l'iter di assegnazione ed utilizzo delle risorse, si richiede Consiglio delle Autonomie Locali di formulare la propria valutazione sulla proposta di decreto considerando che tali valutazioni verranno intese come esaustive della previsione normativa inerente all'interlocuzione degli enti locali. Ciò deriva dalla necessità di una visione generale e di area vasta delle opere di accessibilità unita alla necessità di una visione più specifica che la composizione e le attribuzioni del Consiglio garantiscono. A tal fine si chiarisce che i vari progetti sono a differenti fasi di avanzamento progettuale (di fattibilità tecnico economica / preliminare, definitiva, ecc.) e per taluni la progettazione non ha ancora raggiunto i primi livelli di approfondimento, pertanto, per l'espressione delle valutazioni richieste, si può far riferimento solamente allo stato di avanzamento progettuale qualora a conoscenza o a disposizione.

Per meglio rappresentare l'ambito territoriale interessato, nell'allegato 2 sono riportati, per ciascun intervento, gli enti coinvolti.