PROGETTO DI PARTENARIATO PUBBLICO PRIVATO PER UN NUOVO SISTEMA INTEGRATO DI MOBILITÀ INTERMODALE NEL COMUNE DI CORTINA D'AMPEZZO LEGATO AI GIOCHI OLIMPICI DI MILANO CORTINA 2026.

LETTERA APERTA, OSSERVAZIONI SULLA NUOVA CABINOVIA D'APOLLONIO/SOCREPES

I FATTI

Il 13 febbraio 2025, il Comitato VIA (*Valutazione Impatto Ambientale*) ha concesso l'approvazione, soggetta a quindici prescrizioni, al progetto di partenariato pubblico privato per un nuovo sistema integrato di mobilità intermodale nel Comune di Cortina d'Ampezzo legato ai giochi olimpici di Milano Cortina 2026.

La VIA è stata approvata sulla base che l'intero progetto, che include una cabinovia da centro Cortina (zona Stadio Apollonio) a Socrepes, un parcheggio sotterraneo da 747 posti macchina e 114 box privati (28.387 metri quadrati coperti e 8.500 metri a raso) ed un'area commerciale e di ristoro (6.391 metri quadrati), oltre al e un collegamento pedonale veloce ("people mover") che attraversa Cortina, fino al piazzale dell'ex Stazione ferroviaria per collegare gli impianti della zona Faloria/Cristallo, venga realizzato. Il progetto, presentato, in forma concettuale nel mese di luglio 2024 era già irrealizzabile nella sua completezza in tempo utile per le Olimpiadi al punto che, già a suo tempo, SIMICO indicava la necessità assoluta di cominciare la costruzione della cabinovia nell'autunno 2024.

Visti i ritardi nell'approvazione, dovuti ad evidenti carenze organizzative e progettuali evidenziate da innumerevoli richieste di integrazione al progetto dai veri enti coinvolti nella VIA e poi nella Conferenza dei Servizi, nel febbraio 2025, SIMICO ha considerato necessario realizzare l'intera opera per stralci funzionali. Tale circostanza ha effettivamente suddiviso il progetto in tre componenti, descritti come ambiti: "A", parcheggio sotterraneo, "B", impianto a fune (cabinovia) e "C", people mover. Inoltre SIMICO, per assicurare la realizzazione dell'impianto di risalita in tempo utile per le gare, è subentrato nella titolarità del progetto, per la sola cabinovia, alle società "Pool Engineering" e "Quick No Problem Parking SPA" che ne erano gli enti proponenti privati.

Su questa base, la Conferenza dei Servizi per la sola cabinovia, che secondo SIMICO sarebbe stata completata entro pochi giorni dopo la VIA, è stata ripetutamente rinviata e, al momento, programmata per il 24 marzo, con l'assunzione che tutta la documentazione richiesta dai vari enti e soggetti interessati venga fornita in tempo e sia completa e confacente.

In un'intervista a un quotidiano locale pubblicata il 16 marzo 2025, il Commissario per le opere olimpiche Saldini indica la necessità di ricercare un nuovo proponente per portare avanti il partenariato e realizzare il parcheggio ed il people mover. Pertanto SIMICO andrà a bandire una gara di evidenza pubblica (la gara finalizzata alla scelta di un contraente da parte della pubblica amministrazione) per il nuovo proponente che dovrà sottomettere un nuovo piano economico/finanziario.

In un'intervista a un quotidiano locale pubblicata il 19 marzo 2025, Massimo Vernetti, presidente onorario del "Gruppo Quick No Problem Parking", indica un interesse al parterariato pubblico privato riguardo il parcheggio ma esprime perplessita' sul people mover a causa del notevole costo per un opera che no produrrebbe introito e difficolta' nel rientrare nell'investimento a meno di un "allegerimento" del progetto e possibile finanziamento

pubblico. Vernetti comunque evidenzia la mancanza di un piano economico finanziario accordato con il SIMICO e l'assenza di pubblica fattibilita' per consentire alla gara di evidenza pubblica per selezionare il parner privato per il parcheggio ed il people mover.

LO SCORPORO DELL'ITER PER LA CABINOVIA

Al momento, l'iter di approvazione della cabinovia procede in modo a sé stante e l'iter per finanziare, progettare in dettaglio, approvare, e costruire gli altri due ambiti appare giacere latente.

L'attuale progetto prevederebbe pertanto la realizzazione della cabinovia con solo scopo di servizio durante gli eventi Olimpici, dopodiché, in accordo con la VIA, l'impianto non potrà essere in servizio ordinario fintanto che non verrà completato tutto l'iter realizzativo del parcheggio e del people mover che sono parti integranti e complementari del partenariato pubblico/privato.

Oltretutto, per rispettare la norma sugli impianti di risalita, come confermato dal Commissario Saldini, l'apertura della cabinovia al pubblico è comunque soggetta alla disponibilità di un'area di parcheggio dedicata proporzionale alla portata.

IL PARCHEGGIO E IL PEOPLE MOVER

Al momento, il parcheggio e il people mover non hanno l'assenza di pubblica fattibilita' per consentire alla gara di evidenza pubblica, e pertanto i finanziatori privati, mettendo in dubbio il requisito della VIA e la giustificazione economica del progetto che è basata sul partenariato pubblico-privato.

Il 16 marzo 2025, il Commissario Saldini, indica che il parcheggio e people mover saranno completati a maggio 2026, tre mesi solo la fine delle Olimpiadi.

Il 19 marzo 2025, Massimo Vernetti della "Gruppo Quick No Problem Parking" indica che nel caso la societa' vincesse la gara d'appalto "poi avra' 18 mesi per procedere alla parte finanziaria".

Consideratale variabili ed incertezze, è evidente che, al momento, né SIMICO né altro soggetto, possano avere a disposizione un cronoprogramma attendibile per il completamento di tutto il progetto. Comunque la data indicata da SIMICO sembra altamente improbabile, se non impossibile, considerando puramente i tempi tipici per l'approvazione e la realizzazione di opere di questa natura ed un investimento di oltre 100 milioni di Euro. Il cronoprogramma più favorevole suggerirebbe almeno 20-22 mesi per completare il parcheggio e il people mover, quindi completamento quando SIMICO non esisterà più.

Infatti, viste le difficoltà gestionali dimostrate da SIMICO nel realizzare la cabinovia, che è una piccola parte del progetto con modeste problematiche rispetto alla realizzazione di un parcheggio interrato di tre piani sul piede di una frana e nei pressi del torrente Boite in centro Cortina, sembra impossibile che, al momento, la suddetta società sia in grado di affrontare il resto del progetto. Anche assumendo l'approvazione in tempi rapidissimi, è altamente improbabile che i cantieri per la costruzione di queste strutture vengano aperti a cavallo e durante l'esecuzione delle Olimpiadi; si nota che lo scavo del parcheggio insisterebbe sul

parcheggio a raso a servizio della cabinovia durante le Olimpiadi e il "people mover" letteralmente attraversa il centro di Cortina, fulcro della manifestazione olimpica.

Oltretutto, sarebbe eccezionale se i residenti, e la viabilità locale, riuscissero a tollerare ulteriore disagio derivante dall'avanzamento del progetto del parcheggio e del people mover pre-Olimpiadi.

Comunque, considerando e proiettando l'iter burocratico, ricorsi e difficoltà riscontrate da altre opere simili in realizzazione in centro Cortina, incluso il parcheggio sotterraneo in Largo Poste e lo sviluppo commerciale della "Ex-stazione ferroviaria", è alquanto plausibile che il parcheggio e il people mover potrebbero richiedere ben oltre un decennio per essere completati e forse mai del tutto.

CONSIDERAZIONI SULLA CABINOVIA PRE-OLIMPIADI

L'ipotesi attualmente più plausibile è che l'unica opera dell'intero progetto che potrebbe essere completata da SIMICO è la cabinovia, con la speranza di un iter autorizzativo/burocratico positivo sempre con l'incertezza di identificare un costruttore, considerata la necessità di un nuovo bando, dovuto all'invalidazione e cancellazione di quello attuale, appena alcuni giorni addietro, a causa di una fuga di notizie il 15 marzo 2025 e la violazione indebita del codice degli appalti.

Si nota che anche se il progetto della cabinovia venisse approvato dalla Conferenza Dei Servizi, ci sarebbero legittimi dubbi sull'effettiva possibilità tecnica di riuscire a costruirlo in sicurezza e completarlo nei tempi previsti; infatti l'impianto di risalita insiste su di una frana attiva e, secondo SIMICO, doverebbe essere costruito fra aprile e ottobre 2025. Quanto sopra, nonostante durante il periodo primaverile ed autunnale, Cortina sia notoriamente molto piovosa, se non monsonica ed il torrente locale a pochi metri dal progetto, come anche notato dalla stessa documentazione sottomessa per la VIA, sia spesso in piena ed esondi.

Anche se la cabinovia fosse costruita, per poterla aprire al pubblico, anche a servizio limitato degli addetti ai lavori delle Olimpiadi, l'ente che ne avrà la gestione dovrà essere in grado di dimostrare, tramite monitoraggio del terreno e dell'impianto di risalita, che può effettivamente essere usata in modo sicuro e non compromettere la sicurezza pubblica.

Questo sembra un notevole azzardo, i cui risultati probabilmente saranno evidenti ben dopo che SIMICO avrà cessato di esistere. Per esempio, il progetto prevede la costruzione del supporto n. 3 a circa 3 mt. dal Ru Lacedel, che è soggetto ad incipienti piene stagionali ed erosione difficili da tollerare anche usando fondazioni speciali.

Anche il supporto n. 7, di oltre 30 mt. di altezza, posizionato nella zona franosa di Lacedel, è in zona molto precaria, come si può chiaramente evincere, anche ad occhio nudo e non esperto, dall'inclinazione alberi adiacenti.

La cabinovia che avrà un impatto enorme sul villaggio secolare di Lacedel, e chi ci vive, e che include sei beni culturali architettonici segnalati dal Ministero Dell Cultura (MIC) e/o Regione Veneto, giace inoltre a 4.9 mt. da uno degli edifici residenziali e causerà la demolizione dello storico Ristorante Tivoli. La cabinovia sorvolerà la Strada Regionale 48 verosimilmente necessitando di una notevole struttura di protezione di oltre 5 mt. di altezza, dalla sede stradale simile a quella costruita all'intersezione fra la cabinovia Skyline e la S.R. 48 che porta al Passo Falzarego.

ALTRE STRUTTURE NELLA ZONA DANNEGGIATE ED ABBANDONATE A CAUSA FRANA

Si fa altresì notare che il nuovo progetto e la sua documentazione a supporto, appaiono anche trascurare la vasta evidenza locale riguardo l'incompatibilità a medio e lungo termine fra impianti di risalita e movimenti franosi attivi, anche se a movimento lento; varie seggiovie nel comprensorio sciistico Socrepes/Rumerlo/Pocol continuano a richiedere continui ed onerosi lavori di sistemazioni a causa dei movimenti franosi, e, in alcuni casi l'abbandono.

Per esempio, come noto all'agenzia nazionale ANSFISA, responsabile per la sicurezza di varie strutture di trasporto, incluso gli impianti a fune, il quinto supporto della seggiovia Olympia a Pocol, che giace sulla stessa frana su cui insisterebbe la nuova proposta cabinovia, richiede costanti manutenzioni (anche straordinarie) tali da porre seri dubbi sulla possibilità che, in futuro, l'impianto possa ottenere un rinnovo del collaudo.

Inoltre, vari supporti della seggiovia Roncato Festis- Rumerlo (a monte della zona di Lacedel) sono soggetti a simili movimenti che, alla fine della stagione invernale 2023/2024, hanno contribuito alla chiusura anticipata dell'impianto di risalita dovuto a "*disallineamento*" tra supporti ed il cavo della seggiovia. Una nuova cabinovia, che va a sostituire i vecchi impianti Sem117 "Gilardon-Roncato" e Sem212 "Roncato-Socrepes" nel comprensorio sciistico delle Tofane, è stata approvata in marzo 2025 dalla Provincia di Belluno anche per tentare di ovviare a questo problema.

Si nota anche che i cospicui lavori di sistemazione della strada d'accesso verso la zona d'arrivo dei Mondiali di Sci del 2021, nei pressi di Rumerlo, completati appena alcuni anni or sono, sono ormai evidentemente danneggiati, anche ad occhio non esperto, dai movimenti franosi.

Come poi non ricordare il completo abbandono della sciovia "Ghezze" a Lacedel, posizionata a meno di 150m dal settimo ed ottavo supporto della nuova proposta cabinovia che insiste sulla medesima frana attiva, che nonostante sia stata deliberatamente progettata con particolari metodologie costruttive (non dissimili, in concetto, a quelle proposte per i supporti della nuova cabinovia), è completamente collassata e risulta da tempo oramai abbandonata.

La lista di infrastrutture danneggiate dal movimento della frana che coincidono con il tracciato della nuova cabinovia include, fra le varie, servizi, scarichi fognari, il Ristorante Tivoli, e la Strada Statale 48; quest'ultima si è mossa verso valle di ben oltre dieci metri in venti anni (vedi GoogleEarth Pro, immagini del 2004 vs 2019) ed è evidentemente deformata a causa dei movimenti franosi che ne causano continua manutenzione.

Si sottolinea anche che gli interventi effettuati dal Genio Civile di Belluno, nei pressi del luogo in cui la stazione intermedia della nuova cabinovia a Mortisa, hanno dato scarsi risultati ed oggi sono in stato di abbandono; il tutto, ulteriore segno preoccupante dell'impossibilità di una progettazione efficace, a medio e lungo termine, su una frana attiva a movimento veloce o lento.

LA CABINOVIA CHIUDE PER UN PERIODO DI DURATA INCERTA DOPO LE OLIMPIADI

Anche trascurando i problemi di costruzione e manutenzione, a fine dei Giochi Olimpici, è inevitabile che la cabinovia non potrà più funzionare fintanto che il parcheggio sotterraneo e la people mover non saranno completati. Queste due componenti essenziali del progetto integrato di viabilità alternativa, al momento, non sono state sottomesse alla Conferenza dei Servizi, e pertanto sono in stallo.

Come già dichiarato da SIMICO, al momento il parcheggio e il people mover non hanno finanziatori privati vista l'assenza di pubblica fattibilita' per consentire alla gara di evidenza pubblica, mettendo in dubbio il requisito della VIA e la giustificazione economica del progetto che è basata sul partenariato pubblico-privato.

Il cronoprogramma più favorevole suggerirebbe almeno 20-22 mesi per completare il parcheggio e il people mover, e qundi poter riaprire la cabinovia. Considerando vari precedenti a Cortina, il completamento delle due stutture potrebbe richiedere ben oltre un decennio, e forse mai.

GESTIONE DELLA CABINOVIA DOPO LE OLIMPIADI

Si nota che SIMICO, Infrastrutture Milano Cortina 2020-2026 S.p.A, è una partecipata dai Ministeri dell'economia e delle finanze e delle infrastrutture e dei trasporti nella misura del 35% ciascuno, dalla Regione Lombardia e dalla Regione Veneto nella misura del 10% ciascuna, dalle Province autonome di Trento e di Bolzano nella misura del 5% ciascuna. La Società ha durata fino al 31 dicembre 2026 quando verrà liquidata e smetterà di esistere e le opere, costruite con soldi statali, verranno cedute e gestite da entità pubbliche locali.

In modo analogo, già al momento, il Comune di Cortina, gestisce la cabinovia Skyline da Son Dei Prade alle Cinque Torri aperta nel 2023 (che era stata realizzata con Fondo dei Comuni Confinanti) e dovrebbe successivamente gestire anche la nuova Pista da Bob edificata per le Olimpiadi 2026.

Pertanto è altamente probabile, se non inevitabile, che il Comune di Cortina diventerà anche responsabile per la gestione della Cabinovia Cortina-Socrepes che presumibilmente, nel miglior caso, non sembra potrà essere riaperta prima di alcuni anni.

Questo implica che durante questo periodo di non esercizio, il Comune di Cortina potrebbe essere responsabile di tutti i costi di gestione della cabinovia, che, si presume, saranno notevoli, ma senza alcun introito generato dalla cabinovia.

Si nota che il tracciato della cabinovia giace su di una frana attiva e pertanto, sia per il Decreto Ministeriale 392 del 5 dicembre 2003, poi assorbito nella normativa regionale del 2008, e successive interpretazioni del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti Pubblici del 10.11.2024 (a seguito di una richiesta di chiarificazione della Regione Veneto del 23.9.2024), richiederà il monitoraggio obbligatorio del suolo e della cabinovia per la durata della struttura di 50 anni per garantirne la compatibilità con una frana in movimento. Pertanto questo richiederà il continuo coinvolgimento di esperti per mantenere, monitorare, sostituire ed interpretare la strumentazione.

A seguito dei movimenti della frana, già constatati e modellati dalla stessa documentazione del progetto, vi sarà la necessità di continua manutenzione anche straordinaria dei relativi supporti, e non solo, per prevenirne il collasso/scarrucolamento e mettere in sicurezza le zone limitrofe. Si nota che l'altezza dei supporti di questa cabinovia e l'ambito semi-urbano, inclusa l'immediata prossimità ad edifici privati a Lacedel, inevitabilmente ne renderanno la manutenzione particolarmente onerosa e complicata. Risulta pertanto già evidente il notevole costo per mantenere la cabinovia e le zone adiacenti in uno stato di sicurezza e l'evidente esborso assicurativo (nell'assunzione che si trovi un soggetto interessato ad assicurate tale opera dopo le Olimpiadi), oltre alle pesanti responsabilità penali e civili nel caso si dovessero verificare incidenti.

Nel caso peggiore, il sistema di monitoraggio della cabinovia, potrebbe indicare l'incompatibilità della stessa con la frana. In modo analogo, il progetto del parcheggio e/o del people mover potrebbero non vedere mai la luce per la mancanza di soggetti finanziatori, difficoltà tecniche o la mancata approvazione da parte della Conferenza dei Servizi, ricorsi ed altro. In tutti questi scenari, la cabinovia necessiterebbe una demolizione anticipata, rispetto alla sua vita media di circa 50 anni, il tutto probabilmente a costo del Comune di Cortina.

PERCHÈ LA CABINOVIA

SIMICO indica che la cabinovia risulta essere attività prioritaria per lo svolgimento dei Giochi Olimpici senza però spiegare quale sia la vera priorità. La cabinovia, se realizzata, costerà circa 30 milioni di Euro di fondi pubblici, tra costi progettuali, espropri, iter burocratico e costruzione, oltre i costi di manutenzione, gestione ed eventuale demolizione presumibilmente a carico del Comune di Cortina. Anche considerando un progetto pubblico a fondo perduto ed assumendo che la cabinovia entrerà in funzione alcuni anni dopo le Olimpiadi, le prospettive che sul periodo di 50 anni di vita dell'impianto, le entrate possa almeno pareggiare i costi gestionali e di demolizione, sono esigue ed altamente incerte.

Ci si chiede quindi, quale possa essere la reale priorità nel realizzare la cabinovia. Sviluppo commerciale nella zona di partenza che include garage e box prevalentemente privati ed uno sviluppo commerciale di 6.400 metri quadrati? Un futuro sviluppo edilizio nella zona di partenza? O piuttosto l'impossibilità di portare gli spettatori, a cui sono stati già venduti i biglietti, sulle piste delle gare? O forse l'impossibilità di eseguire le gare di sci a Cortina non potendo dimostrare un piano di evacuazione del pubblico, atleti, addetti ai lavori e funzionari, alternativa alla Strada Regionale 48?

Il tutto sembra obbiettivamente poco chiaro considerando che spettatori arriveranno da tutti i passi dolomitici, e non solo dal Cadore e quindi è difficile capire quale possa essere il vantaggio di trasferirli con navette da parcheggi all'entrata e lati della conca di Cortina sino alla zona di partenza della cabinovia in centro Cortina piuttosto che direttamente a Socrepes. Non esistono già la Cabinovia Freccia nel Cielo e Cabinovia Skyline per integrare il trasporto?

Quali sono i motivi per un tale accanimento nel realizzare una Cabinovia che ha obbiettivamente poche possibilità di successo, e soggetta ad altissimi rischi e imprevisti, sia nel breve che nel lungo termine, piuttosto che godersi la gloria per aver completato le altre strutture Olimpiche in tempo?

SIMICO continua ad evadere la domande invocando fantomatiche strumentalizzazioni e descrivendo chi chiede spiegazioni come detrattori. Piuttosto appare che i problemi del progetto siano tutti auto inflitti, se non masochistici, a partire dal concetto di trasporto integrato e l'averlo presentato solo nell'estate 2024, alla mancanza di documentazione che ne ha richiesto multiple integrazioni e ritardi nell'approvazione e pure l'incapacità di gestire una gara d'appalto di relativo basso valore.

Si suggerische che la cittadinanza non ha certamente individuato la necessità di ulteriori parcheggi, 747 box privati e 6.400 metri quadrati di area commerciale e ristoro e di una cabinovia che devasta il paesaggio e villaggi antichi, quali necessari o prioritari. In una situazione ormai degna del Teatro dell' Assurdo, il Comune di Cortina, residenti e proprietari vedrebbero poi anche ad accollarsi il costo di gestire la cabinovia per i prossimi 50 anni e pure il

costo di doverla smantellare. Vi e' pure la possibilita' Comune di Cortina potrebbe anche accollarsi il costo di mantenere la people mover se realizzata con fondi pubblici.

Purtroppo, appare che, ancora una volta la montagna, la sua cultura i suoi valori di protezione del territorio, oltre che i suoi abitanti sembrano insignificanti ed il tutto viene trattato alla stregua di un parco giochi.

La cabinovia avrà un'inevitabile impatto negativo permanente e significativo sull'ambiente naturale, paesaggio e patrimonio storico di Cortina, nonché sulla qualità della vita degli abitanti delle zone limitrofe alla struttura e dei Cortinesi. Anche la realizzazione della cabinovia crea un rischio idrogeologico che è evitabile che potenzialmente affliggerà il Comune di Cortina con spese di gestione e manutenzione che dirotteranno fondi da altre priorità per la comunità locale.

Il 31 dicembre 2026, il SIMICO scomparirà ma c'è il rischio che si resti con una cattedrale nel deserto, o piuttosto con una cabinovia inutilizzata o di difficile gestione a Cortina. La speranza resta di non aggiungere un' altra struttura, costruita con fondi pubblici, ad una lunga lista che parte dal trampolino dei VII Giochi Olimpici di Cortina del 1956 abbandonato da oltre 35, alle stazioni Farneto, Vigna Clara, Ostiense per i Mondiali di Calcio Italia '90 costruite ma praticamente mai aperte, sino alla pista di bob, slittino e skeleton per le Olimpiadi di Torino 2006 chiusa ed in sfacelo ed ora sostituita, a livello nazionale, da quella in costruzione a Cortina per le Olimpiadi del 2026.

Il tutto sembra anche incongruente con la politiche di sostenibilità del Comitato Olimpico che indica: "*L'eredità olimpica comprende i benefici a lungo termine che i Giochi Olimpici creano per la città ospitante, la sua gente e il Movimento Olimpico prima, durante e molto tempo dopo i Giochi Olimpici*".

SIMICO ha certamente a cuore le Olimpiadi, ma non si capisce chi stia tutelando Cortina e chi ci abita?

Dott. Andrea Gillarduzzi



Dott. Andrea Gillarduzzi – Geologo Ingegneristico
MSc(Lapworth Medal), DIC, MSc(Hons), BSc(Hons), EurGeol, CGeol, EFG, FGS

Andreagillarduzzi@hotmail.com
+44 (0)79 29267875

