

A2-A13 ancora in salita: i ricorsi contro il mandato accolti in parte dal Tram

È giunta ieri alle parti la sentenza del Tribunale amministrativo che accoglie parzialmente i ricorsi presentati da due consorzi contro il mandato conferito dal CdS al Consorzio Pianoforte per lo studio delle varianti A2-A13

■ I servizi cantonali competenti stanno attualmente analizzando nel dettaglio i contenuti della sentenza del Tribunale amministrativo per valutare come procedere. In ogni modo una cosa è certa, i tempi per il collegamento veloce fra il Locarnese e l'autostrada (A2-A13) si faranno a questo punto ancora più lunghi. E ciò in un momento in cui le scadenze si avvicinano. Infatti l'intenzione dell'autorità cantonale sarebbe quella di presentare a Berna entro il 2010 due-tre varianti sulle quali si è trovato il consenso, in modo che l'autorità federale possa prenderle in considerazione al momento in cui (da qui appunto la scadenza del 2010) il tracciato previsto per la A2-A13 sarà inserito nel contesto delle strade nazionali.

La spada di Damocle del 2010

Ma veniamo alla sentenza del TRAM. I ricorsi, inoltrati dal Consorzio MA (ch) 13 c/o Dazio & Associati SA di Cadenazzo e dal Consorzio Bel-Lo 2020 c/o Edy Toscano SA di Rivera, contestavano il mandato conferito dal Consiglio di Stato nel dicembre del 2008 al Consorzio Pianoforte c/o Planidea SA di Canobbio che aveva presentato un preventivo di 355 mila fr. per procedere con lo studio e approfondimento delle nuove varianti in vista appunto della realizzazione del collegamento veloce fra il Locarnese e l'autostrada. La scelta governativa era stata fatta fra i 7 consorzi che avevano partecipato al concorso sulla base di un rapporto di valutazione approvato dalla Direzione politica di progetto coordinata dall'ing. Matthias Neuenchwander. Al Consorzio Pianoforte sarebbe appunto toccato il compito, ricevendo il mandato, di definire la fattibilità tecnica, economica, ambientale e l'inserimento territoriale di ciascuna delle varianti prese in considerazione (6 quelle considerate dal Gran Consiglio nel marzo scorso). Con un successivo mandato si sarebbe poi trattato di stabilire un confronto fra le diverse varianti di tracciato definite dallo studio e di procedere con la selezione definitiva delle opzioni da sottoporre all'autorità federale. Obiettivo finale quello di mettere il Consiglio di Stato in condizione di presentare entro il 2010 alla Confederazione un documento

che favorisca una tempestiva decisione sulla realizzazione del collegamento nel contesto del nuovo Decreto federale sulla rete delle strade nazionali. Come detto, contro l'assegnazione del mandato sono però stati inoltrati i due ricorsi che ora il TRAM ha appunto parzialmente accolto.

Referenze da rivalutare

Nella sua decisione il TRAM rileva la necessità di riconsiderare la procedura di valutazione delle referenze dei Consorzi per l'ottenimento del mandato. In buona sostanza, quindi, la Commissione incaricata dovrà tornare a chinarsi sui criteri di valutazione adottati. Al di là di tutto ciò, resta il problema dei tempi che, considerando anche le possibili quanto probabili procedure dei ricorsi e controricorsi che ancora si potranno innescare, si faranno di nuovo lunghi per questo atteso collegamento che fin dagli inizi è partito in salita. **I.c.**