

La Superstrada dei “Due Mari”, meglio conosciuta come la strada a scorrimento veloce “Patti-San Piero Patti-Taormina” o Trasversale Jonio-Tirreno, è un’infrastruttura il cui concepimento, dalle notizie rinvenute e dai documenti amministrativi ritrovati, sembra risalire alla prima metà degli anni ottanta del secolo scorso. La sua realizzazione è stata ipotizzata per fasi successive ed è stata per questo suddivisa in cinque lotti; il primo, il secondo e il terzo, relativi al tratto che va dai pressi dei caselli autostradali dello svincolo di Patti sull’autostrada A20 Messina-Palermo fino al Comune di San Piero Patti (poco più di 10 Km). Il quarto lotto è quello relativo al tratto tra San Piero Patti e Francavilla di Sicilia (circa 30 Km.) e il quinto lotto è relativo al tratto che da Francavilla di Sicilia giunge a Taormina (circa 20 Km.). E’ un’opera su cui si concentrano numerose aspettative, sia da parte delle popolazioni dei centri costieri tirrenici (Patti, in primo luogo), per la possibilità di ridurre le distanze con il versante ionico (Taormina) e con l’aeroporto di Catania, che da parte di quelle dei centri montani ricadenti nella Valle del Timeto, per la possibilità inoltre di raggiungere velocemente l’autostrada A20 Messina-Palermo e i centri principali sulla costa tirrenica (Patti, Barcellona Pozzo di Gotto, Milazzo, Messina, ecc.); a queste si aggiunge la valenza turistica che vede in questa infrastruttura uno strumento per collegare più velocemente tra di loro i due principali poli turistici siciliani (Le Eolie e Taormina) e per promuovere e valorizzare un territorio interno, quello attraversato dall’opera, ricco di risorse ambientali, paesaggistiche, artistiche, storiche, agricole e alimentari. Tali motivazioni sono riprese, oltre che dai media, anche nei documenti amministrativi rinvenuti ed hanno dato luogo alla nascita di comitati di pressione soprattutto tra le popolazioni dei centri collinari della Valle del Timeto (Librizzi e San Piero Patti).Đ

Đ

Sintesi_InterventiCome già anticipato nel report della prima lezione, la stampa locale ha sempre seguito nel tempo l’evolversi della travagliata vicenda e non è stato difficile trovare notizie giornalistiche al riguardo, ma in questa seconda fase le difficoltà maggiori, che hanno fortemente rallentato la nostra ricerca, si sono avute nel reperire le informazioni di carattere amministrativo e nella conseguente ricostruzione della storia amministrativa del progetto; su internet abbiamo trovato solo i documenti amministrativi più recenti mentre quelli più remoti ci sono stati forniti, in buona parte in formato cartaceo che abbiamo successivamente provveduto a digitalizzare. Per quanto riguarda invece le informazioni in formato aperto (open data), sono stati trovati, almeno per ora, solo i dati dei pagamenti presenti su OpenCoesione. Andando con ordine, per ricostruire la storia amministrativa della nostra infrastruttura siamo partiti dalla scheda presente su OpenCoesione dove abbiamo incontrato una prima difficoltà; l’opera prescelta, il viadotto sul Timeto, viene catalogata correttamente tra le infrastrutture di nuova realizzazione (e, come vedremo successivamente, l’intera infrastruttura viaria di cui fa parte, la Patti-Taormina, ha natura di nuova infrastruttura) ma il settore a cui viene assegnata è inaspettatamente quello dell’Ambiente invece che quello dei Trasporti. Sulla scheda di OpenCoesione relativa alla nostra opera leggiamo infatti che l’Asse di cui fa parte sarebbe “Uso efficiente delle risorse naturali”. Questa perplessità sul corretto inquadramento dell’opera non trova soluzione neanche nell’analisi dei documenti a cui ci conduce la scheda di OpenCoesione, ovvero il “Programma Operativo Regionale FESR Sicilia 2007-2013” e i “Rapporti Annuali di Esecuzione 2007-2013” dove l’opera in particolare, il viadotto sul Timeto, e quella di cui fa parte, la

strada a scorrimento veloce Patti-Taormina, non vengono mai citate. Ciò che piuttosto ci fa propendere al corretto inquadramento dell'opera nel primo asse, "Reti e Collegamenti per la mobilità" piuttosto che nel secondo, "Uso efficiente delle risorse naturali", è il riferimento al cosiddetto APQ, Accordo di Programma Quadro, e più esattamente all'Accordo di Programma Quadro per le Infrastrutture Stradali del 5 Ottobre 2001, sottoscritto tra il Ministero dell'Economia e delle Finanze, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, l'ANAS e la Regione Siciliana (dove si fa esplicito riferimento all'"Itinerario Patti-Taormina", cui è associato un finanziamento di 7,2 Miliardi di Lire), all'interno del Programma Operativo anzidetto proprio nell'ambito della trattazione degli obiettivi del primo asse, "Reti e Collegamenti per la mobilità". I documenti e le informazioni, giornalistiche e amministrative, raccolti sono stati infine studiati e analizzati per individuare gli eventi e le fasi più significative della storia della nostra opera che abbiamo riportato in forma strutturata in un documento di sintesi (uno spreadsheet) dal quale infine abbiamo ottenuto una timeline che ci permette di visualizzare efficacemente la storia dell'opera.Ð

Ð

Obiettivo della nostra ricerca è capire pertanto quali prospettive reali esistano perché l'opera (al momento fruibile per un brevissimo tratto, svincolo A20 Patti - Zona Artigianale (ex industriale) di Patti, e, nella migliore delle ipotesi, auspicabilmente entro la fine dell'anno per i rimanenti circa sette chilometri realizzati, nel tratto Zona Artigianale di Patti - Colla Maffone nel Comune di Librizzi), possa essere completata, e in quanto tempo ancora, nella sua interezza, fino a Taormina, o se invece, le uniche prospettive realizzabili vedano il solo completamento del terzo lotto (circa 2 Km.) che dovrebbe permettere di raggiungere, da Colla Maffone, la periferia di San Piero Patti. In quest'ultimo caso solo un sesto dell'intero tracciato risulterebbe completato limitando la portata dell'opera alla sola Valle del Timeto (possibilità per i centri collinari di raggiungere più velocemente e agevolmente la costa e l'autostrada) facendo venir meno quell'importante funzione di collegamento tra i due poli turistici anzidetti e con l'aeroporto di Catania (a tal proposito si sottolinea l'importanza che assumerebbe l'opera in assenza di un'infrastruttura aeroportuale in provincia di Messina ed essendo l'aeroporto di Catania distante da Patti circa 170 Km. e quello di Palermo circa 200 Km). La ricerca, che si sta rivelando molto complessa e allo stesso tempo molto attinente al nostro programma di studi, ci sta rivelando le problematiche connesse alla realizzazione di una grande infrastruttura e che altri dati, come cartografie e notizie più accurate, servirebbero per comprenderne appieno le criticità incontrate e la possibile evoluzione dell'opera.