

LAVORI AMPLIAMENTO STATALE 17 AVVISI DI GARANZIA PER DIRIGENTI REGIONE

27 Ottobre 2010

L'AQUILA - La Procura della Repubblica dell'Aquila ha emesso quattro avvisi di garanzia nei confronti di altrettanti dirigenti della Regione Abruzzo nell'ambito di un'inchiesta condotta dagli agenti della sezione di Polizia giudiziaria del Corpo forestale dello Stato sulla realizzazione dei lavori per il raddoppio della SS 17, nel tratto che va da Navelli a Castelnuovo.

Secondo quanto riportato oggi da "Il Messaggero", con l'ipotesi di reato di omissione in atti d'ufficio, a ricevere gli avvisi sono stati Antonio Perrotti, 62 anni dell'Aquila, Pierluigi Caputi, 58 anni di Pescara, Donatella Veluscek, 58 anni di Venezia, e Antonio Sorgi, 51 anni di Teramo: i quattro, che ricoprono incarichi dirigenziali in Regione non avrebbero, secondo l'ipotesi investigativa, verificato con esito positivo l'impatto ambientale dell'opera, approvando i lavori per l'allargamento delle carreggiate sulla statale nel tronco L'Aquila-Navelli.

Contro la realizzazione dell'opera sin dai primi momenti si erano schierate le popolazioni residenti nelle zone interessate dal passaggio dall'arteria stradale, associazioni ambientaliste e "Italia nostra", che avevano denunciato l'impatto negativo che i lavori avrebbero avuto nell'area dell'antico tratturo magno e per la presenza di numerosi tesori archeologici e storici ritrovati anche durante le opere di scavo e movimento terra per il raddoppio della statale.

LA DIFESA DI PERROTTI: "VALUTAZIONE IMPATTO NON SERVIVA"

L'AQUILA - Non ci sta Antonio Perrotti, il dirigente regionale che ha ricevuto un avviso di garanzia nell'ambito dell'inchiesta della Procura dell'Aquila sui lavori per il raddoppio della statale 17 da Navelli a Castelnuovo.

Perrotti si rivolge proprio alla Procura in una lunga e articolata lettera (del 15 ottobre scorso) in cui chiede un incontro ai giudici, "per chiarire fino in fondo il mio ruolo nella procedura e conseguentemente la revoca dell'avviso di garanzia".

L'architetto nella sua lettera ricostruisce la sua posizione, argomentando con una serie di considerazioni. In particolare, spiega che il progetto originario dell'opera subì "alcune pesanti prescrizioni che ridimensionavano la portata e la consistenza dell'intervento" e che quindi "per il progetto così come ridimensionato non poteva certo essere richiesta o imposta la valutazione d'impatto ambientale (Via)".

Perrotti ricorda anche la sua ritrosia al progetto, che sostiene gli abbia causato ostracismo in Regione e perfino il trasferimento ad altro incarico, e in conclusione ricorda anche la sua attività di opposizione ai lavori come responsabile del Circolo per la valorizzazione delle terre pubbliche.

LE PREMESSE

"In sede di presentazione delle richieste per il parere di congruenza urbanistica ex articolo 81 del decreto del presidente della Repubblica 616/77, come per quello di compatibilità ambientale ex articolo 82 dello stesso Dpr - ricorda - furono presentati elaborati di larga massima (certo non di natura esecutiva!) limitati al tratto di circa 10 chilometri sulla Piana di Navelli".

"Per l'intervento di ampliamento e potenziamento della statale 17 con il parere del comitato speciale Beni ambientali numero 1/136 del 28 ottobre 1999 e con il parere del Comitato regionale tecnico amministrativo (Crta) numero 6/5 del 14 dicembre 2000 - prosegue - fu conseguentemente espresso 'parere positivo' (di massima!), con alcune pesanti prescrizioni che ridimensionavano la portata e la consistenza dell'intervento e che, soprattutto, inficiavano la realizzazione dell'opera così come proposta".

LE MODIFICHE

Perrotti snocciola quindi le principali modifiche imposte, ossia "l'eliminazione dello svincolo di San Pio delle Camere, l'eliminazione delle due strade parallele per veicoli lenti, la realizzazione di ecodotti per l'erpetofauna (anfibi e rettili, n.d.r.) ogni 100 metri", mentre il Comitato proponeva "l'ipotesi di una pista ciclabile e l'ingrottamento della statale dove era

previsto lo svincolo di San Pio, con un eventuale ripristino ambientale della parte superiore al fine di recuperare una certa continuità ecologica della Piana”.

L'architetto sottolinea anche che “per tale intervento, già così come proposto, l'Anas non aveva richiesto la valutazione d'impatto ambientale (Via) né essa era probabilmente necessaria, considerato che il Dpr all'epoca la imponeva solo per autostrade e superstrade di nuovo impianto”.

Il massiccio ridimensionamento, infatti, “delineava di fatto il semplice allargamento di 2 metri delle corsie e imponeva formalmente la rappresentazione di un progetto esecutivo di recepimento delle prescrizioni”. E secondo Perrotti, “per il progetto così come ridimensionato non poteva certo essere richiesta (o imposta!) la procedura di Via”.

LA VICENDA PERSONALE

La procedura burocratica per il raddoppio della 17 si annoda con la vicenda personale di Perrotti dentro la Regione.

“Con l'avvento del nuovo dirigente, Pierluigi Caputi – attacca – mi fu negato l'accesso alle successive fasi della pratica: ricordo che un primo esposto di Italia Nostra sull'argomento, addirittura, non mi pervenne. Il sottoscritto fu fatto fuori prima dal Crta, poi dal Comitato Via e poi dal Comitato speciale per i Beni ambientali”.

“Successivamente – aggiunge – proprio per la mia resistenza a un certo “permisivismo ambientale”, fui (dirigente Antonio Sorgi) addirittura dichiarato ‘incompatibile’ e trasferito al servizio Strumenti e risorse della programmazione”.

L'OPPOSIZIONE

Perrotti parla anche infine della sua attività come responsabile del Circolo per la valorizzazione delle terre pubbliche, che si oppose all'opera.

“Con altre associazioni ambientaliste – afferma – mi feci portatore di varie contestazioni alla realizzazione dell'intervento e addirittura fui interrogato dal nucleo di indagine di questa Procura e in quella sede confermai la ‘natura abusiva’ dei lavori in corso di realizzazione”.

“L'incontro, del quale non ricordo data e conclusioni, ma che dovrebbe stare agli atti, che pure ci fu su sollecitazione dell'Anas con i responsabili del settore, nel quale furono ridiscusse alcune prescrizioni – prosegue Perrotti – non poteva essere risolutorio, in quanto era comunque necessaria una formale riproposizione e una nuova Valutazione da parte dei due Comitati, magari, a quel punto, con l'intervento ritornato alla sua originaria consistenza, richiedendo anche la Via”.

L'architetto chiude con un'insinuazione. “È appena il caso di sottolineare che l'Anas, in combutta con i due Comuni maggiormente interessati, di San Pio e Caporciano – conclude – ha probabilmente segmentato l'intervento per non farlo rientrare tra quelli obbligatoriamente sottoposti a Via e che in seguito ha concertato con qualcuno di variare il tracciato rettilineo che era nel progetto originario, per fare un flesso molto più invadente e deturpante”.