

Treni devastati? Non è inquinamento. Il presidente della Sangritana, Di Nardo, assolto dall'accusa di violazione ambientale per i vagoni nella stazione di Crocetta

CASTEL FRENTANO Nessuna violazione ambientale per l'abbandono di vecchi treni nella stazione di Crocetta di Castel Frentano da parte del presidente della Sangritana, Pasquale Di Nardo. Il tribunale di Lanciano non lo ha riconosciuto responsabile dell'inquinamento, della violazione di norme in materia ambientale per lo stato di abbandono di vagoni per il trasporto merci, carrozze ferroviarie per passeggeri e motrici, nonché di oltre 800 traversine in legno nella vecchia stazione ferroviaria. "Assolto perché il fatto non sussiste": è questa la decisione presa ieri del giudice Francesco Marino che ha chiuso una vicenda giudiziaria nata nel 2011 dopo il sequestro dell'area di Crocetta e dei treni lì abbandonati da parte degli agenti della guardia di finanza. Stazione in cui da anni, ancora prima della nomina di Di Nardo alla presidenza della Sangritana, come è stato chiarito durante le udienze del processo, stazionavano in evidente stato di abbandono motrici e carrozze che sarebbero, e sono, di interesse storico. Italia Nostra aveva parlato di "pezzi storici, esempi di archeologia industriale" per le due motrici del 1924, assieme alla stazione e sottostazione di Crocetta, che risale al 1922. Anche se versavano in condizioni a dir poco pietose. La guardia di finanza, invece, nell'operare il sequestro ha parlato di vagoni inquinanti, in rovina, in evidente stato di abbandono, lasciate "a diretto contatto con il terreno, senza alcuna misura cautelativa e isolante". Inoltre di "carrozze che versavano in grave stato di corrosione e deterioramento, indubbiamente non suscettibili di riutilizzo". In poche parole di "violazione delle norme in materia ambientale". Per questo il pubblico ministero Gina Petaccia ha chiesto la condanna del presidente a 6 mesi di reclusione e 2.600 euro di multa. Due le motrici che erano parcheggiate sui binari, tutte arrugginite, risalenti agli anni Venti. Poi carrozze per il trasporto delle merci, revisionate nel 1962, altre due per il trasporto delle persone ammucchiate e deteriorate, in balia di vandali e incuria, mischiate tra rovi ed erbacce. E infine più di 800 traverse ferroviarie in legno accatastate e ammucchiate. Ma non in abbandono per i testimoni ascoltati in aula, tra cui alcuni dirigenti della Sangritana. Nel corso del processo è stato spiegato non solo che i treni erano stati sistemati nella stazione anni prima dell'arrivo di Di Nardo, ma anche che quelle traverse servivano proprio per spostare i treni. La linea, infatti, doveva essere risistemata essendo quasi priva di traversine e quindi non carrabile dai treni. E ora la tratta sarà sistemata, le traversine saranno collocate. Il giudice, nell'accogliere la richiesta di assoluzione fatta dai legali di Di Nardo, Marco Di Domenico e Massimo Cirulli, ha anche disposto il dissequestro delle traversine e dei treni. «Ora sistemeremo la tratta, poggiando le traversine ricreando il tracciato», ha detto il presidente Sangritana, «poi i treni saranno portati nel deposito di Lanciano e sistemati assieme alla stazione che fa parte del progetto "tram leggero", ossia della metropolitana leggera che si snoderebbe sulla linea storica della Sangritana che da San Vito Marina, passando per Treglio e Lanciano, arriva alla stazione di Castel Frentano». Un progetto da 4.800.000 euro tra adeguamento binari, palificazione, alimentazione elettrica della tratta di 21 chilometri. Un costo di circa 3 milioni, inferiore alla spesa per la dismissione del tracciato.