



EUROPEAN  
PUBLIC  
PROSECUTOR'S  
OFFICE

# PROCURA EUROPEA

## Sede di Roma

### VERBALE DI RICEZIONE ESPOSTO

L'anno 2022 addì 13 del mese di giugno alle ore 13:30, presso gli uffici di questa Procura Europea, viene redatto il presente atto.

#### VERBALIZZANTE

Lgt.CS Moretti Antonio

#### PARTE

**Sig.ra Antonacci Cinzia**, nata a Pescara il 16/10/1956 residente in Alanno (PE) via Matilde Serao n. 21, identificata a mezzo Carta Identità nr. AT9472385 rilasciata dal Comune di Alanno il 18/11/2013, recapito telefonico 3662085676.

#### FATTO

In data odierna, alle ore 13:30, si è presentata presso gli uffici di questa Procura Europea la Sig.ra Antonacci Cinzia, in rubrica meglio generalizzata, al fine di presentare un esposto sottoscritto nei confronti di RFI per i lavori di realizzazione e potenziamento della tratta ferroviaria Roma-Pescara al fine di ridurre i tempi di percorrenza; progetto finanziato con i fondi del PNRR.

A tal fine, la Sig.ra Antonacci Cinzia, su delega dei seguenti comitati e associazioni di seguito indicati (che si allega in originale): FerroVIA Chieti Scalo, CODICI – Abruzzo Centro, COMFERR – Brecciarola, COMFERR – Manoppello-Brecciarola, COMFERR – Manoppello, Cittadini per Alanno, No Mulino e NO Ferrovia SI Strada Verde ha inteso dichiarare quanto segue: *“”deposito in originale un esposto-denuncia composto da undici fogli scritti solo sul fronte, compreso quanto in esso allegato, il tutto relativo ai lavori di potenziamento infrastrutturale della tratta ferroviaria Roma-Pescara finanziato con fondi del PNRR””*.

Si dà atto che la sottoscritta è pienamente consapevole di quanto dichiarato e delle eventuali responsabilità – anche penali – cui può incorrere nel caso di dichiarazioni non corrispondenti al vero.

Si specifica, altresì, che la Sig.ra Antonacci Cinzia consegna la seguente documentazione che viene allegata al presente verbale:



1. un esposto-denuncia composto di undici fogli scritti solo sul fronte compresi i relativi allegati (esposto denuncia di 14 fogli scritti solo sul fronte recante timbro di deposito della Procura della Repubblica di Pescara con ricevuta in data 11/05/2022 e una pen-drive che asseritamente la Sig.ra Antonacci Cinzia riferisce contenere videoregistrazioni relative a dichiarazioni di esponenti politici);

Il presente atto, che si compone di n. 1 foglio dattiloscritto fronte/retro e n. due allegati, viene redatto in due copie, di cui una viene rilasciata alla parte.

Fatto, letto e chiuso in data e luogo soprariportati, viene confermato dalla parte e sottoscritto.

IL VERBALIZZANTE

LA PARTE

---

CPIA



All'Ill.mo

PROCURATORE DELLA REPUBBLICA

DI ROMA

ALL'EPPO – UFFICIO PROCURATORE EUROPEO

### Esposto-Denuncia

I sottoscritti **Paola Sablone** (CF: SBLPLA72B45C632T) nata a Chieti il 05.02.1972, ivi residente alla via Piaggio 262, in qualità di Presidente del Comitato Cittadino “ FerroVIA Chieti Scalo”, **Giovanni D’Andrea** (CF: DNDGNN55T20C308Z) nato a Castiglione a Casauria il 20.12.1955, in qualità di Legale Rappresentante dell’Associazione di Consumatori ed Utenti CODICI – Abruzzo Centro per i Diritti del Cittadino con sede in Pescara alla via Carlo Alberto Dalla Chiesa n. 15, **Giuseppe Gianni Di Labio** (CF: DLBGPP60E24C642Y) nato a Chieti il 24.05.1960, ivi residente alla Via Aterno n. 342 in qualità di Dirigente del Comitato Cittadino “COMFERR Brecciarola”, **Antonio Bianchi** (C.F: BNCNTN56E09E892O) nato a Manoppello (PE) il 09.05.1956, ivi residente alla via Tiburtina n. 8 in qualità di Presidente del Comitato Cittadino “COMFERR Manoppello-Brecciarola”, **Pierluigi Aceto** (CF: CTAPLG60T14E892W) nato a Manoppello (Pe) il 14.12.1960, ivi residente alla via Giuseppe Verdi n. 7, in qualità di Dirigente del Comitato Cittadino “COMFERR Manoppello”, **Cinzia Antonacci** (CF: NTNCNZ56R56G482Z) nata a Pescara il 16.10.1956, residente in Alanno (Pe) via Matilde Serao n. 21, in qualità di Presidente del Comitato Cittadino “Cittadini per Alanno”, **Loris Zappacosta** (CF: ZPPLRS76M31C632R) nato a Chieti il 31.08.1976, ivi residente alla via Nora n. 49, in qualità di Presidente del Comitato Cittadino “No Mulino”, **Giampiero Melatti** (CF: MLTGPR65A01G482O) nato a Pescara il 01.01.1965, residente in San Giovanni Teatino (Ch) alla via Colombo n. 24, in qualità di Vice Presidente del Comitato Cittadino “NO Ferrovia SI Strada Verde”, spiegano formale esposto-denuncia per i seguenti fatti.

Il CIPE (Comitato Interministeriale Programmazione Economica) con Delibera n. 85 del 2002 - in attuazione del documento di programmazione economico-finanziaria 2002-2006 che confermava l’impegno del governo per lo sviluppo del Mezzogiorno attraverso l’eliminazione del gap infrastrutturale con le altre aree del paese (**condizione essenziale**) - deliberava il Piano della Priorità degli investimenti (PPI) stabilendo

che il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti avrebbe invitato il gestore della rete ferroviaria ad integrare il piano con uno studio di fattibilità per l'intervento Roma – Pescara.

Il CIPE, pertanto, non inseriva la velocizzazione della Roma – Pescara nel Programma Infrastrutture Strategiche (PIS) introdotto dalla Legge n. 443/2001 (c.d. Legge obiettivo), riformato dal D.lgs n. 50/2016.

Il CIPE con delibera n. 91/2004, dopo aver esaminato gli studi di fattibilità delle due proposte per il potenziamento della linea ferroviaria Roma/Pescara, – la prima alternativa contemplava gli interventi volti a migliorare la performance della rete attraverso attrezzature e sistema di innalzamento della sicurezza, mentre la seconda si poneva l'obiettivo di rendere competitivo il modo ferroviario anche con modalità stradale privata e con significative modifiche al tracciato – approvava lo studio di fattibilità della seconda alternativa con tempi di percorrenza da Pescara a Roma quantificati in 2 ore e 50 minuti, pur tuttavia condizionandola alle disponibilità di bilancio.

Il 07.03.2008 la Rete Ferroviaria Italiana (*deinde* RFI), invece, presentava al Ministero delle Infrastrutture (*deinde* MIT) il Progetto Preliminare per lo sviluppo del raddoppio e delle varianti che avrebbero permesso di ridurre il tempo di percorrenza in 2 ore e 17 minuti contro le attuali 3 ore e 40 minuti, con le seguenti modifiche:

- Raddoppio Pescara Porta Nuova - Chieti per un'estesa pari a 12 km di cui 1,7 in variante;
- Variante di Manoppello per un'estesa pari a 8 km;
- Pratola Peligna: Variante di circa 5 km che elimina la tortuosità della linea esistente tra Sulmona e Pratola Peligna;
- Bugnara-Celano: raddoppio della linea esistente tra la stazione di Celano e quella di Bugnara per circa 33 km;
- Tivoli: raddoppio della linea esistente tra Vicovaro e Guidonia per un'estesa pari a 15 k.

**Tuttavia, per assenza di fondi detto progetto preliminare non veniva mai inviato ed approvato dal CIPE ( pag. 5 Relazione RFI n. IA6F03D05RGMD0000001A – progetto definitivo Lotto Pescara-Chieti-Interporto ).**

Il 28.03.2011 la Commissione Europea approvava il cosiddetto “Libro Bianco delle infrastrutture” in cui al punto 2.5, si definiscono i 10 obiettivi da raggiungere. Tra gli obiettivi prefissati si legge che solo per le percorrenze oltre i 300 Km, il 30% del trasporto merci su gomma dovrebbe trasferirsi su rotaia, si dovrà,

altresì, completare entro il 2050 la rete ferroviaria ad alta velocità che dovrà essere, comunque, triplicata entro il 2030 e, sempre entro il 2030, si dovrebbe rendere operativa una rete essenziale TEN-T.

Pertanto, secondo gli obiettivi del Libro Bianco il raddoppio ferroviario Roma-Pescara, costituendo una velocizzazione e non un'alta velocità, sarebbe fuori dagli standard europei, non eliminando il gap con le altre infrastrutture nazionali ed europee, non costituendo, tra l'altro, una tratta da oltre 300 Km. da privilegiare, quindi, per il trasporto merci (Km 240), né costituirebbe un corridoio di una rete essenziale TEN-T e, dunque, non dovrebbe rappresentare neppure un obiettivo comunitario, conseguentemente, sarebbe dovuta venire meno la condizione essenziale imposta a suo tempo dal CIPE con la delibera n. 85/2002.

Tuttavia, il Governo - in accordo con le Regioni Lazio e Abruzzo - inseriva la velocizzazione Roma-Pescara tra le possibili direttrici strategiche, segnatamente, nell'allegato MIT del Documento di Economia e Finanza 2020 (DEF) a pag. 282 si legge, testualmente, *“ Evidentemente, lo sviluppo di uno schema di servizio integrato di questo genere richiede diversi approfondimenti in ordine alle condizioni infrastrutturali e alle potenzialità di domanda di ampie porzioni di rete, ovvero ampi macro-sistemi. In prima approssimazione, è possibile ipotizzare che lo sviluppo del sistema AVR richieda la velocizzazione: a) delle relazioni Milano/Torino-Genova, massimizzando le prestazioni del Terzo Valico dei Giovi anche in funzione dei servizi passeggeri; b) dei possibili proseguimenti a Nord-Est, in direzione del Friuli-Venezia Giulia (Trieste/Udine), del Trentino-Alto Adige (Trento/Bolzano), ed anche della Lombardia orientale (Brescia/Bergamo); c) della direttrice adriatica, secondo gli interventi già in corso di attuazione; d) del collegamento Genova-Roma, valutando diverse opzioni di intervento facenti capo, alternativamente, alla Dorsale o alla direttrice Tirrenica Nord (La Spezia-Pisa-Livorno); e) dei collegamenti tra Roma, Ancona e/o Pescara, previa verifica dei possibili adeguamenti delle direttrici trasversali appenniniche; f) dei collegamenti tra Roma/Napoli e la Puglia, sfruttando appieno le potenzialità della nuova linea in costruzione tra Napoli e Foggia; In tutti questi casi, i tempi-obiettivo del sistema dovranno essere valutati alla luce del rapporto esistente tra il potenziale di domanda generato da diversi livelli di prestazione, ed i corrispondenti costi di investimento ed esercizio. Un caso a parte è poi rappresentato dalle reti insulari, che per ovvi motivi di distanza non potranno attribuire ai servizi ferroviari il ruolo di collegamento veloce con le altre parti del Paese. Ciò non toglie che sia possibile valutare, sempre in relazione ai costi ed alla domanda potenziale, interventi di velocizzazione delle principali relazioni interne”*.

Dunque, il DEF 2020 per ciò che concerne la direttrice ferroviaria Roma – Pescara condizionava gli investimenti da parte del Governo, previa verifica dei possibili adeguamenti delle direttrici trasversali appenniniche; fermo restando che anche dopo aver verificato detti adeguamenti, si sarebbe dovuto accertare la potenziale domanda rispetto ai costi d'investimento ed esercizio.

Contrariamente alla suddetta programmazione finanziaria e di bilancio che, tra l'altro, assolvono la funzione anche di informazione e trasparenza dell'azione politica ed economica del Governo, per la velocizzazione del raddoppio ferroviario Roma-Pescara, il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti (MIT), la Regione Lazio e la Regione Abruzzo non hanno provveduto, invece, a verificare l'anzidetta condizione, ovvero, “*previa verifica dei possibili adeguamenti delle direttrici trasversali appenniniche*”, in spregio, al citato dovere di informazione e di trasparenza politica.

Precisamente, il 03/03/2020 tra MIT, RFI, Regione Abruzzo e Regione Lazio si sottoscriveva un Protocollo d'Intesa per la “Costituzione di un gruppo di Lavoro per il potenziamento del collegamento ferroviario Roma – Pescara” che, successivamente, studiava i seguenti interventi :

- La riduzione del tempo di percorrenza complessiva entro le 2 ore;
- La riduzione del tempo di percorrenza da Avezzano a Roma entro i 60 minuti;
- Un significativo incremento della potenzialità, unitamente ad una riduzione dei tempi di percorrenza,

lato Sulmona – Chieti – Pescara. (cfr. Progetto di fattibilità tecnica ed economica RFI – Relazione Istruttoria CUP: J84E21001320008 datato 09/12/2021 Lotto 1 Interporto d'Abruzzo-Manoppello).

Sempre RFI, nell'allegato A del Documento di Indirizzo alla Progettazione (DIP) del Progetto di fattibilità economica datato 01/12/2020, tra gli interventi elencati non descrive quello riguardante il tratto Sulmona-Avezzano, per contro, i costi e benefici sono stati valutati sul Global Project.

Difatti, nell'elaborato datato 18/01/2022 ed intitolato “Analisi Costi-Benefici” del Global Project della DIREZIONE STRATEGIA, PIANIFICAZIONE E SOSTENIBILITA' di RFI si legge, testualmente “*Obiettivo del Gruppo di Lavoro è stato quello di individuare gli interventi di tipo infrastrutturale, tecnologico, operativo ed organizzativo necessari per il miglioramento del collegamento ferroviario tra Roma e Pescara e, in particolare, per il potenziamento della frequenza dei servizi tra Pescara, Chieti e Sulmona e per la velocizzazione dei servizi nella tratta Roma - Avezzano. Lo scorso 2020 sono stati comunicati i risultati del Gruppo di Lavoro che ha individuato due macro tratte prioritarie: Pescara-Chieti-*

*Sulmona e Avezzano-Roma. Per la macro tratta Pescara-Chieti-Sulmona, ad integrazione degli interventi già in essere tra Pescara-Chieti e Interporto d'Abruzzo, essendo l'obiettivo primario quello di un incremento della capacità, si è cercato di realizzare un raddoppio di gran parte della linea, tramite tratti in variante o in affiancamento all'esistente. Per la macro tratta Avezzano-Roma l'input è stato quello di definire, ferma restando la linea attuale, una nuova linea, anche a singolo binario, avente caratteristiche tali da consentire un traffico passeggeri e merci e conseguire l'obiettivo di una sensibile riduzione del tempo di percorrenza tra Avezzano e Roma. Per entrambe le macro tratte si è ipotizzata una scomposizione in lotti funzionali.*

**Resta da definire la soluzione della macro tratta Avezzano-Sulmona.**

L'assenza del progetto o, quantomeno, del documento di fattibilità delle alternative progettuali di cui all'articolo 3, comma 1, lettera gggggg-quater del Codice degli Appalti, che avrebbero dovuto confermare l'adeguamento della direttrice trasversale appenninica Sulmona-Avezzano con il correlativo costo di realizzazione, veniva dichiarato dall'Ing. Macello (Commissario Straordinario) ai sig.ri Pierluigi Aceto e Giuseppe Gianni Di Labio, quest'ultimi ascoltati in qualità di Dirigenti del Comitato Cittadino Comferr, all'incontro avvenuto a Roma il giorno 4 maggio 2022 alle ore 11 a.m. circa, presso gli Uffici di RFI. In questa occasione l'Ing. Macello confermava che, ad oggi, RFI non ha alcun progetto che potrebbe attraversare gli appennini.

Nonostante i suddetti Enti non abbiano verificato l'adeguamento della direttrice appenninica tra Sulmona-Avezzano, il Governo con il DEF 2021 (tabella A.1.3 - Diretrici- punto 7) ha, comunque, previsto uno stanziamento di risorse pari ad Euro 620 mln in PNRR ed Euro 352 mln quali risorse disponibili (Contratto di Programma) CDP MIMS RFI Agg. 2018- 2019 per un costo complessivo dell'opera pari ad Euro 3,922 mln (dal Protocollo d'intesa del 03/03/2020 per la costituzione di un tavolo di lavoro tra il MIT, Regioni Abruzzo e Lazio e RFI si parlava, secondo gli organi stampa, di un progetto con un fabbisogno finanziario di circa 6,564 mln di Euro).

Pertanto, si chiede come sia stato possibile stanziare denaro pubblico per la realizzazione di un'opera che dovrebbe costituire – secondo gli obiettivi governativi e del tavolo di lavoro costituito a seguito protocollo d'intesa tra RFI, MIT e Regioni Abruzzo e Lazio – una velocizzazione tra Roma e Pescara con tempi di percorrenza entro le 2 h, se poi lo stesso tavolo di lavoro non ha provveduto alla progettazione della 3° macro area che dovrebbe garantire il collegamento tra Sulmona-Avezzano.

Non solo, la velocizzazione Roma-Pescara in realtà, nell'ottica della Regione Abruzzo - come confermato anche a pag. 9 capitolo "D Inquadramento territoriale" della relazione del Tavolo di ascolto 2020 - scheda d'intervento 2020 RFI/Regione Abruzzo e dalle Delibere Regionali - è finalizzata anche alla realizzazione di un corridoio multimodali (rete Ten-T) per il trasporto merci che dovrebbe collegare il Porto di Civitavecchia - che ad oggi è in attesa del riconoscimento di Porto Core in campo europeo - e quello di Ortona affinché si possa presentare un progetto di interesse comunitario, ai sensi dei Regolamenti UE n. 1315 e n. 1316 del 2013, per collegare Barcellona-Civitavecchia-Ortona-Ploce e, quindi, ottenere fondi europei, oltre a beneficiare delle cosiddette zone ZES, a norma del Decreto Legge n. 91 del 20.06.2017, convertito con la Legge n. 123/2017.

Per sviluppare la rete trans-europea la Comunità Europea prevede finanziamenti che vengono erogati mediante i bandi di gara con i quali vengono selezionati i progetti di interesse europeo che più contribuiscono agli obiettivi di programma; i fondi sono gestiti da una apposita agenzia esecutiva della Commissione UE denominata INEA ( Innovation and Networks Executive Agency).

In ambito europeo, per permettere la circolazione di merci e persone attraverso la rete TEN-T, la nuova politica dell'UE in materia di infrastrutture dei trasporti ha istituito, per la prima volta, una struttura a doppio strato per le vie di trasporto dell'UE che comprende una rete globale (che garantisce collegamenti efficaci con tutte le regioni dell'UE) e una rete centrale (composta dagli elementi strategicamente più importanti della rete globale). I progetti lungo la rete globale dovrebbero essere ultimati entro la fine del 2050 (rete globale Comprehensive), quelli che fanno parte della rete centrale, dovrebbero soddisfare i criteri TEN-T entro la fine del 2030, **mentre, entro il 2040 dovrebbe essere terminata la cosiddetta rete centrale estesa; in quest'ultimo caso dovrebbe rientrare il corridoio centrale Tent-T che collegherebbe il Porto Civitavecchia con il Porto di Ortona, secondo la previsione della Regione Abruzzo che avrebbe già predisposto il progetto d'interesse comunitario.**

Ed ancora, secondo il Regolamento UE n. 1315/2013 la rete centrale è frutto di una metodologia di pianificazione obiettiva, attraverso l'identificazione dei più importanti nodi urbani, portuali e aeroportuali, nonché dei punti delle frontiere che devono essere almeno due e che, altresì, devono essere connessi (corridoi) mediante collegamenti multimodali (almeno 3 modi di trasporto: gomma- ferro- mare).



I corridoi della rete centrale secondo il punto 46 del citato regolamento (n. 1315/2013) dovrebbero essere in linea coi corridoi ferroviari merci istituiti in conformità del regolamento UE n. 913/2010 del Parlamento Europeo e del Consiglio, del 22 settembre 2010, relativo alla rete ferroviaria europea per un trasporto merci competitivo, nonché con il piano europeo di attuazione del Sistema europeo di gestione del traffico ferroviario (ERTMS) previsto dalla decisione 2009/561/CE della Commissione.

In merito, il Regolamento UE 913/2010 al punto 3 stabilisce che i servizi ferroviari nazionali ed internazionali per il trasporto merci che sono stati aperti dal 1° gennaio 2007 devono beneficiare di una infrastruttura ferroviaria di buona qualità e, sufficientemente, finanziata che garantisca il trasporto merci in buone condizioni, per quanto riguarda la velocità commerciale e i tempi di percorrenza.

La realizzazione di un corridoio merci (rete centrale estesa TENT-T) tra il Porto di Civitavecchia e quello di Ortona non è allo stato attuabile, giacché si pone in contrasto con "L'ACCORDO EUROPEO SULLE GRANDI LINEE INTERNAZIONALI DI TRASPORTO COMBINATO E SULLE INSTALLAZIONI CONNESSE) e, conseguentemente, coi Regolamenti UE n. 913/10 e n.1315/2013.

Segnatamente, secondo i parametri tecnici per il trasporto combinato, inteso quale trasporto merci in una unità di trasporto che utilizza più di un modo di trasporto del citato Accordo Europeo, le linee ferroviarie esistenti presentano ridotte possibilità di modifica delle loro caratteristiche, se non addirittura impossibili e, pertanto, dovrebbero essere privilegiate le nuove linee ferroviarie che, nel caso in esame, non è avvenuto. Difatti, una condizione indefettibile per avere una infrastruttura ferroviaria di buona qualità che garantisca il trasporto merci ad una velocità a tempi di percorrenza buoni, è la pendenza massima che la linea ferroviaria deve rispettare.

**Sul punto, il citato "Accordo Europeo" allegato III, per ciò che concerne i parametri delle infrastrutture della rete delle grandi linee internazionali, raccomanda per il trasporto merci, una pendenza massima di 12,5 mm/m (12,5‰ - 12,5/1000);** come d'altronde confermato in un video del 2018 dall'ex Amministratore Delegato di RFI, l'Ing. Gentile Maurizio (doc. n. 1).

Gli standard europei riguardo le pendenze non potranno realizzarsi in Abruzzo, a causa della geomorfologia del territorio, essendo attraversato dagli appennini. La realizzazione dell'opera ad una pendenza del 12,5/mm potrebbe realizzarsi, ad esempio, sbancando tutti gli appennini o creare un tunnel a valle che attraversi tutti gli appennini, ad un prezzo in termini di impatto ambientale devastante e con degli

investimenti, certamente spropositati e, comunque, ad oggi non quantificati, come invece prevedeva il DEF 2020.

Si evidenzia che in tema di richiesta di fondi pubblici, se l'erogazione dipende da una falsa rappresentazione dei suoi presupposti da parte dell'erogatore, causata dall'attività del richiedente, integra gli estremi della truffa (Cass. Pen. 36975 del 2011).

Ed ancora, la dissimulazione di circostanze esistenti o, viceversa, inesistenti, nonché il silenzio su specifici obblighi giuridici di verità, costituendo "artifici", potrebbero configurare il reato di truffa aggravata, ai sensi dell'art. 640 bis c.p. - che presenta gli stessi elementi strutturali (oggettivo e soggettivo) della truffa semplice ex art. 640 c.p., ma si differenzia da quest'ultima, perché il danno è commesso nei confronti dello Stato, di un Ente pubblico o della Comunità Europea attraverso l'induzione in errore (l'induzione in errore presente nel reato di truffa rappresenta, invece, il discrimine con il reato di induzione indebita di cui all'art. 316 ter cp) - anche in ipotesi tentata.

Non solo, il silenzio maliziosamente serbato su alcune circostanze da parte di chi abbia il dovere di farle conoscere, nel reato di truffa può ricavarsi, altresì, da fonti *extra* penali (Cass. Pen. n. 6791 del 2000), nel caso di specie, il dovere di fare conoscere detti aspetti tecnici è ricavabile sia nel D.lgs n. 50/2016 (Codice degli Appalti) che impone all'art. 23 comma 5, la predisposizione - già in questa fase - del documento di fattibilità delle alternative progettuali di cui all'articolo 3, comma 1, lettera gggggg-quater che deve, obbligatoriamente, precedere il progetto di pre fattibilità tecnico economica, sia nel dovere di trasparenza e di informazione imposto alla Pubblica Amministrazione dalla Legge n. 15/2005.

Così come la falsa rappresentazione dei luoghi contenuta in un progetto e negli elaborati tecnici presentanti dal soggetto richiedente, se in grado di arrecare un pregiudizio all'amministrazione destinataria, configura il reato di truffa (Cass. Pen. n. 20806 del 2011).

Si configura il reato di truffa, anche nell'ipotesi in cui gli "artifici" siano compiuti in una fase procedimentale che non si sia ancora conclusa e che implichi il successivo intervento di atti di controllo, purché siano idonei a trarre in inganno e, oggettivamente, all'attivazione del procedimento in vista di un ingiusto vantaggio patrimoniale (Cass. Pen. n. 20975 del 2008).

Motivo per cui, gli odierni denunciati hanno già presentato formale esposto-denuncia anche alle Procure della Repubblica di L'Aquila e di Pescara, che si allega in copia (doc. n. 2).

Per le anzidette ragioni, i sottoscritti denuncianti chiedono, altresì, un intervento di codesta Procura della Repubblica di Roma e/o, eventualmente, dell'EPPO affinché si accerti come sia stato possibile commissionare da parte dello Stato, Regione Lazio e Regione Abruzzo (art. 117, comma 2 Cost. - legislazione concorrente) la realizzazione del progetto della direttrice Roma-Pescara permettendo a RFI l'elaborazione dei costi e benefici sul Global Project che prevede tra gli obiettivi la velocizzazione tra Roma e Pescara entro le 2 h., oltre al traffico merci tra il Porto di Civitavecchia e quello di Ortona, con un investimento in parte già stanziato con fondi del PNRR per la realizzazione di tutta l'opera, fatta salva la domanda dei servizi offerti (velocizzazione e traffico merci), pur non avendo verificato il collegamento/adeguamento della trasversale appenninica Sulmona-Avezzano come, invece, imponeva il DEF 2020.

Altresì, si chiede di verificare come abbia potuto, difatti, il Governo prevedere uno stanziamento di Euro 3,922 mln quale costo di realizzazione di tutta l'opera nonostante il tratto appenninico centrale (Sulmona-Avezzano) non sia stato oggetto di progettazione riguardo sia alla fattibilità della realizzazione, sia eventualmente, ai costi di realizzazione e, comunque, come sia stato possibile stanziare 620 mln di Euro coi Fondi del PNRR - a fronte dei 3,922 mln di Euro previsti per il costo complessivo di realizzazione - per il 1° tratto che dovrà essere realizzato (Manoppello Interporto-Alanno Scafa) di un'opera che, si ribadisce, allo stato attuale non c'è certezza che possa costituire una velocizzazione della Roma-Pescara, né una rete centrale Ten-T, non essendo stato verificato, appunto, il collegamento/adeguamento trasversale appenninico Sulmona-Avezzano, né eventualmente i costi di realizzazione laddove fosse realizzabile.

A ciò si aggiunga che per il lotto Manoppello-Alanno-Scafa, che dovrebbe essere finanziato coi fondi europei del PNRR, anche a voler sposare la tesi dei cosiddetti lotti funzionali, RFI non ha negli atti progettuali individuato la funzionalità e la fruibilità dello stesso rispetto alla realizzazione di tutti gli altri lotti.

L'unico tratto che, verosimilmente, sarà realizzato ad un costo di realizzazione di circa 1,5/1,9 miliardi di Euro per permettere così alla Regione Abruzzo di precostituire le condizioni per proporre **solo sulla carta** la realizzazione di una rete centrale Ten-T estesa (data realizzazione entro il 2040), è quello che partirà da Pescara Porta Nuova e giungerà a Scafa e che comporterà, si ribadisce, nel breve e lungo periodo, a danno degli abitanti dell'area metropolitana Chieti- Pescara (San Giovanni Teatino, Chieti Scalo, Brecciarola,

Manoppello ed Alanno) le demolizioni di oltre 100 edifici tra abitazioni plurifamiliari/opifici industriali/negozi/magazzini ecc, espropri dei terreni, l'installazione di muri fonoassorbenti alti fino a 8 mt per i frontisti per tutta la linea ferroviaria, inquinamento acustico –vibrazionale - dell'aria e dei campi elettromagnetici a danno della salute pubblica, oltre alla perdita del suolo agro alimentare ecc., **in palese violazione del Regolamento UE n. 1315/2013, punto 41 che impone progetti ecosostenibili.**

Danni e sacrifici, a carico di un' intera popolazione e, comunque, indispensabili per predisporre oltre alle condizioni per presentare un progetto di interesse comunitario, **allo stato attuale irrealizzabile**, anche per garantire un beneficio all'Interporto d'Abruzzo "a gestione privata", nella specie, il gruppo Toto Spa e Di Vincenzo Spa - come d'altronde confermato nella delibera della Giunta Regionale Abruzzo n.370/C del 2016 e nel Global Project – posto che vedrà aumentare il volume dei suoi affari, grazie al fatto che vi convoglieranno le merci dell'area carico/scarico di Pescara e dal Porto di Ortona, nonché, a beneficio della stessa città di Pescara che potrà così riqualificare e valorizzare l'area adibita, attualmente, a carico/scarico merci; vantaggi socio-economici in termini di ricchezza per pochi soggetti in un'ottica puramente privatistica che, tuttavia, costeranno alla collettività circa 1,5/1,9 miliardi di Euro di denaro pubblico per la realizzazione della sola tratta Pescara Porta Nuova – Chieti – Manoppello – Scafa , in parte con fondi del PNRR che, tra l'altro, il progetto così come concepito, si pone in contrasto con il principio di "non arrecare danno significativo agli obiettivi ambientali" di cui al Regolamento UE n. 241/2021.

Alla luce di quanto premesso e considerato, i sottoscritti Paola Sablone, Giovanni D'Andrea, Giuseppe Gianni Di Labio, Antonio Bianchi, Pierluigi Aceto, Cinzia Antonacci, Loris Zappacosta e Giampiero Melatti,

### **Chiedono**

A codesta Procura della Repubblica e/o all'EPPO, di accertare e valutare se nei fatti, atti e comportamenti sopra riportati siano rinvenibili fattispecie penalmente rilevanti e, comunque, le diverse ipotesi di reato che codesti Organi Requirenti riterranno rinvenibili, procedendo, in caso affermativo, nei confronti dei soggetti responsabili. Con espressa riserva di integrare e puntualizzare quanto già dedotto e di costituirsi parte civile nell'eventuale successivo procedimento penale.

Chiedono, inoltre, ai sensi dell'art. 406, comma 3 c.p.p., di essere informati dell'eventuale richiesta di proroga delle indagini preliminari, nonché, ai sensi dell'art. 408, comma 2 c.p.p., circa l'eventuale richiesta di archiviazione.

Chiedono, infine, ai sensi dell'art. 335 c.p.p. che gli vengano comunicate le iscrizioni previste dai primi due commi del medesimo articolo.

Pescara li 06.06.2022

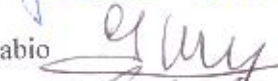
Paola Sablone



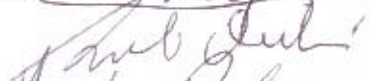
Giovanni D'Andrea



Giuseppe Gianni Di Labio



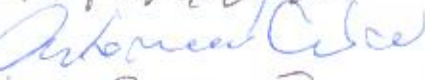
Antonio Bianchi



Pierluigi Aceto



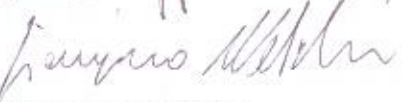
Cinzia Antonacci



Loris Zappacosta



Giampiero Melatti



Si producono, unitamente al presente atto:

- 1) Pen-drive;
- 2) Copia Esposto-Denuncia.