



COMUNE DI MANOPPELLO

PROVINCIA DI PESCARA

"CITTA' DI MANOPPELLO"

Manoppello (PE) li 20.05.2022 **00007139**

1

Spett.le

MINISTERO DELLA TRANSIZIONE ECOLOGICA

CRESS Direzione Generale per la

Crescita e la Qualità Sviluppo

Via Cristoforo Colombo n. 44

00174 ROMA

Indirizzo p.e.c.

cress@pec.minambiente.it

Oggetto: ID 7941 – Procedura V.I.A. /PNRR ai sensi dell'art. 23 D.Lgs. 152/2006 – Progetto di fattibilità tecnico-economica della velocizzazione linea ferroviaria Roma-Pescara. Lotto 1: raddoppio tratta Interporto d'Abruzzo-Manoppello con Piano di utilizzo delle terre e rocce da scavo ai sensi dell'art. 9 D.P.R. 120/2017. CONFERMA PARERE NEGATIVO EX ART. 23/comma 4 D.Lgs. 152/2006.

Con riferimento all'oggetto in epigrafe, quest'Amministrazione, in persona del Sindaco pro tempore, del Responsabile Area V Urbanistica Arch. Massimo D'ANGELO e dell'incaricato Servizi Legali Avv. Maurizio Sante MINICHILLI,

PREMETTE QUANTO SEGUE

- a) con nota prot. 9 del 24/01/2022, acquisita al prot. MiTE-9128 del 26/01/2022, la Società Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. Direzione Investimenti Area Centro – Progetti Roma-Pescara e Orte-Falconara ha presentato istanza per l'avvio della procedura di Valutazione di Impatto Ambientale ai sensi degli artt. 23 e 25, c. 2-bis, del D.Lgs. 152/2006, per il progetto "Progetto di fattibilità tecnico ed economica. Velocizzazione linea ferroviaria Roma-Pescara. Lotto 1: raddoppio tratta Interporto d'Abruzzo-Manoppello", comprensivo del procedimento di verifica del piano di utilizzo delle terre e rocce da scavo ai sensi dell'art 9, del D.P.R. 120/2017;
- b) con nota del 10.02.2022 il MITE – Direzione Gen. Valutazioni Impatti Ambientali – ha comunicato la procedibilità dell'istanza, la pubblicazione della documentazione e la nomina del responsabile del procedimento;
- c) il Comune di Manoppello ha trasmesso in data 12.03.2022 le proprie risultanze secondo quanto richiesto dall'art. 23/comma 4 D.Lgs. 152/2006;
- d) con nota prot. 1606 del 17.03.2022, il MITE nella persona del Presidente della Commissione Tecnica PNRR-PNIEC ha avanzato ad RFI richiesta di integrazioni su



COMUNE DI MANOPPELLO

PROVINCIA DI PESCARA

"CITTA' DI MANOPPELLO"

una serie di elementi del PFTE (1- *Caratteristiche e sostenibilità del progetto*; 2- *aspetti progettuali*; 3- *sottostazione elettrica e campi elettromagnetici*; 4- *Mobilità elettrica*; 5- *componente acque superficiali*; 6- *componente acque sotterranee*; 7- *aria e clima*; 8- *componente rumore*; 9- *componente vibrazione*; 10- *componente biodiversità*; 11- *paesaggio*; 12- *p.m.a. suolo*; 13- *p.m.a. acque superficiali*; 14- *p.m.a. biodiversità*; 15- *opere a verde*; 16- *piano utilizzo terre*; 17- *siti potenzialmente contaminati interferenti con le opere di progetto*) disponendo a carico del soggetto proponente la trasmissione dell'integrazione e l'inoltro di nuovo avviso pubblico, da cui far decorrere i termini di cui all'art. 23/comma 4 D.Lgs. 152/2006;

- e) RFI ha provveduto ad emanare nuovo avviso pubblico, ma la documentazione integrativa è stata resa accessibile presso il sito istituzionale del MITE solo a far data del 6.05.2022, ragion per cui i termini assegnati agli Enti per la proposizione dei rispettivi pareri scadono il 20.05.2022 (15 gg.).

Tanto premesso e ritenuto, il COMUNE di MANOPPELLO, in ottemperanza a quanto disposto dalla normativa vigente ex art. 23/comma 4 D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii. e dell'art. 6 D.L. n. 152 del 06.11.2021 procede a confermare il proprio parere

NEGATIVO

riportandosi integralmente alle proprie deduzioni già esposte nel precedente invio del 12.03.2022 che qui abbiansi per integralmente richiamato e riportato.

In ordine alle integrazioni richieste dal MITE di cui alla nota prot. 1606 del 17.03.2022, dovendosi constatare che RFI non è stata invitata a fornire alcun chiarimento riguardo le contestazioni sollevate dal Comune di Manoppello nel proprio parere negativo,

INSISTE

affinché il MITE, nella formulazione del proprio giudizio conclusivo da trasmettere alla Conferenza di Servizi, la cui convocazione è stata disposta da RFI con nota 10.03.2022 acquisita al prot. comunale n. 3445, voglia esprimersi in ordine ai motivi di obiezione avanzati dall'Amministrazione (e di cui alla ns. precedente nota 12.03.2022) in tema di:

- *INSOSTENIBILITA' DELL'OPERA – ERRATA VALUTAZIONE DEL DNSH (do not significant harm – non arrecare danno significativo) ED ASSENZA DOCUMENTO DI INDICAZIONE DEL CARBON FOOTPRINT;*
- *INCONCILIABILITA' DELL'OPERA RISPETTO AL CONTESTO URBANISTICO-EDILIZIO DEL TERRITORIO COMUNALE.*



COMUNE DI MANOPPELLO

PROVINCIA DI PESCARA

"CITTA' DI MANOPPELLO"

- *MANCATO AVVIO DELLA PROCEDURA DI SCREENING SPECIFICO E CRITICITA' AMBIENTALI*
- *MANCATA PREDISPOSIZIONE ANALISI COSTI BENEFICI RISPETTO ALLE SOLUZIONI ALTERNATIVE.*
- *IMPATTO ACUSTICO E VIBRAZIONALE*
- *CONFORMITA' DEL PROGETTO ALLA PIANIFICAZIONE COMUNALE (focalizzando la conformità al vigente PRG e al vigente PRP)*
- *EFFETTI SUL SISTEMA LOGISTICO – INTERPORTUALE*
- *IMPATTO SULLA VIABILITA' LOTTO 1*
- *DEPOTENZIAMENTO TRASPORTO PUBBLICO LOCALE*

Le evidenti e conclamate argomentazioni sollevate dall'Amministrazione Comunale e poste a ragione del parere negativo, oggi confermato, vanno dal MITE evase al fine di prevenire profili di illegittimità, sotto l'aspetto dell'eccesso di potere per carenza motivazionale, del giudizio che l'Ente in indirizzo dovrà inoltrare alla Conferenza di Servizi.

§§§§§§§§

Ad integrazione del proprio parere si formulano le seguenti ulteriori obiezioni riguardo:

A) MANCATA PREVISIONE NEL PFTE DELL'ANALISI COSTI BENEFICI DELLE VARIE SOLUZIONI ALTERNATIVE (art. 23/comma 5 D.Lgs. 50/2016).

Come già esposto ampiamente nel diniego espresso in data 12.03.2022, il proponente RFI **non ha in alcun modo giustificato un'analisi costi benefici su un alternativa di tracciato**, rispetto alla soluzione progettuale prescelta, in contrasto con quanto previsto alle linee guida richiamate nell'art. 48/comma 7 D.L. 77/2021 conv. in L. 108/2021, limitandosi unicamente a compiere delle disamine comparative tra 2 soluzioni, riferite sempre allo stesso tracciato (di cui la prima senza interruzione prolungata e la seconda con interruzione 4 mesi/anno).

Al MITE in indirizzo vengono sottoposte le seguenti ed ulteriori considerazioni sul

A.1) TRAFFICO PASSEGGIERI E MERCI DALL'INTERPORTO VALPESCARA

Nel Progetto di Fattibilità Tecnico Economico di "Raddoppio della Linea Roma – Pescara", R.F.I. conferma, seppure con modifiche rispetto al tracciato originario 2020, la scelta di realizzare l'opera di raddoppio in sede con affiancamento al binario esistente, escludendo



COMUNE DI MANOPPELLO

PROVINCIA DI PESCARA

"CITTA' DI MANOPPELLO"

4

qualsivoglia soluzione alternativa, nonostante in sede di dibattito pubblico siano state avanzate dal Comune di Manoppello, **nr. 6 proposte alternative** (tutte comprendenti lo spostamento del tracciato in affiancamento all'Interporto con conseguente dismissione dell'esistente).

Tuttavia, è il caso di ricordare che i realizzandi binari, in affiancamento agli esistenti, saranno destinati ad accogliere oltre ai servizi regionali, oggetto di fermata alla stazione di Manoppello, anche ulteriori servizi passeggeri quali i regionali veloci, quelli interregionali, nonché quelli destinati alle merci in ragione del fatto che gli standard di progettazione assunti sembrerebbero prevedere anche l'impiego della linea per il trasporto merci combinato.

Grazie allo Studio di Trasporto, sviluppato da RFI nell'ambito del PFTE, è possibile valutare che per la stazione di Manoppello, dei numerosi transiti giornalieri previsti a regime per l'anno 2040, ovvero 128 treni bidirezionali passeggeri e 4 merci, al massimo 64 treni interessati alla fermata nella stazione (ovvero meno di 64 nel caso che non tutti i regionali veloci siano programmati per la fermata a Manoppello).

Inoltre dei circa 700 passeggeri giornalieri totali previsti in salita / discesa tra Chieti e Manoppello (vedi il medesimo Studio a pag. 112), solo il 15 %, ovvero circa 100 passeggeri/giorno, saranno interessati alla stazione di Manoppello.

Ergo, bisogna tener conto che:

- per la contrada Brecciarola di Chieti non è prevista alcuna fermata;
- che le nr. 6 soluzioni proposte dai Comuni di Manoppello e di Chieti, in sede di Dibattito Pubblico, ovvero il raddoppio in variante di linea con realizzazione della nuova fermata di Manoppello, comporterebbero l'indubbio vantaggio (anche sotto il profilo ambientale) di migliorare l'accessibilità al servizio per il Comune di Rosciano e per più frazioni dei vari Comuni (oggi non serviti) dislocati nel perimetro di intervento;
- che la nuova fermata di Manoppello, posizionata sulla variante, avrebbe un migliore livello di accessibilità dell'intero abitato, rispetto all'attuale posizione della stazione, da dismettere, con conseguente maggiore fruizione da parte



COMUNE DI MANOPPELLO

PROVINCIA DI PESCARA

"CITTA' DI MANOPPELLO"

dell'intero comprensorio (con un incremento d'utenza in alternativa alle attuali percorrenze su gomma);

- che da Manoppello Scalo (grazie al potenziamento di piste ciclabili e pedonali) la nuova fermata potrebbe essere raggiunta non solo con mezzi motorizzati, ma anche in bicicletta tenuto conto delle attuali realizzazioni di percorsi ciclo pedonali da parte dell'Amministrazione Comunale di collegamento dalle frazioni periferiche (da Brecciarola a Ponte Alba).

Ciò considerato, questo Comune ribadisce come la soluzione di variante in affiancamento dell'Interporto sia, indubbiamente, migliorativa rispetto all'attuale previsione di raddoppio tracciato esistente, consentendo un maggiore e più funzionale utilizzo del trasporto passeggeri.

Ad abundantiam le due soluzioni non sono equivalenti se consideriamo il futuro traffico merci, ampiamente sottostimato nello Studio RFI appena citato.

Infatti, nel paragrafo 8.1 "Risultati per il trasporto merci", vengono riportati gli esiti degli scenari di simulazione per il trasporto ferroviario combinato, con indicazione delle tonnellate annue previste in capo all'interporto d'Abruzzo, ovvero circa 593.000 per l'anno 2029, 616.700 per l'anno 2032 e 657.300 per l'anno 2040 (vedi tabella seguente):

Tabella 8-3 – Treni annui Interporto d'Abruzzo

TRENI ANNUI di UCT - BIDIREZIONALI								
TERMINAL	DIREZIONE	SCENARIO BASE	SCENARI DI RIFERIMENTO			SCENARI DI PROGETTO		
		2019	2029	2032	2040	2029	2032	2040
INTERPORTO D'ABRUZZO	Nord (Piemonte, Lombardia, ER)	342	347	361	385	706	735	784
INTERPORTO D'ABRUZZO	Sud (Puglia)	0	0	0	0	479	498	531

In effetti però, la progressione reale dei traffici dell'Interporto d'Abruzzo appare diversa e maggiore di quella stimata.



COMUNE DI MANOPPELLO

PROVINCIA DI PESCARA

"CITTA' DI MANOPPELLO"

Infatti da tempo la soc. IFR Srl ha avviato il servizio di treni merci combinati diretti e provenienti dall'Interporto di Novara (CIM SpA), servizio che prevede la prosecuzione dei carichi unitizzati per le destinazioni dell'Europa settentrionale, prevalentemente occidentale. Orbene, detto servizio ha già prodotto lo scorso anno traffici pari a 420.000 ton., che unitamente ad altri servizi general cargo, hanno portato ad un rendiconto annuo di 612 treni terminalizzati.

Inoltre, recentemente sono intervenuti fatti nuovi di rilevante interesse, ovvero:

- f) l'acquisizione del trasporto combinato per l'Interporto di Novara da parte della svizzera Hupac, che ha già incrementato i servizi su detta direttrice e provvederà a breve ad avviare nuovi treni diretti verso l'Europa Settentrionale-orientale, via Brennero;
- g) la Soc. Stante logistic ha già avviato per conto della Stellantis, treni combinati da Slowkow (Polonia) per l'Interporto d'Abruzzo e viceversa, in quanto la piattaforma logistica abruzzese funge da terminale per la SEVEL in Val di Sangro e che in partnership con il carrier ARCESE dovrebbe, secondo il RAMP-UP, arrivare a gestire, già durante l'estate, 9 coppie di treni a settimana da e per la Polonia;
- h) molti altre aziende logistiche hanno recentemente mostrato interesse per i servizi effettuati dell'Interporto d'Abruzzo;

Tanto, che la stessa società interportuale (come ci riferisce) ha stimato, grazie all'andamento dei traffici, per l'anno in corso 776.000 ton. di merce trasportata (valore quest'ultimo già superiore a quelli stimati dallo Studio per l'anno 2029);

Nei 2-3 anni a seguire, quindi anche in questo caso molto prima dell'anno 2029 preso quale primo riferimento dello Studio, verrà raggiunto l'entità 1.640.000 tonn./anno, ovvero il 150 % in più di quanto stimato da RFI per 'anno 2040.

Quindi, è di tutta evidenza che nella tratta Scafa – Chieti Scalo, ma anche per intera linea, l'obiettivo di traffico più importante è quello di garantire un agevole accesso alla piattaforma logistica nazionale di Manoppello, ciò tenuto conto:

- della accelerazione nella dinamica di crescita dei traffici, come appena evidenziato;



COMUNE DI MANOPPELLO

PROVINCIA DI PESCARA

"CITTA' DI MANOPPELLO"

- della maggiore competitività che potrà acquisire nei prossimi decenni il trasporto ferroviario rispetto il tutto strada. Tale traguardo potrà e dovrà necessariamente verificarsi prossimamente, in ragione delle nuove "politiche" incentivanti da applicare al trasporto combinato, a fronte di quelle disincentivanti da applicare al trasporto tutto gomma, allo scopo di contribuire al raggiungimento degli obiettivi nazionali di riduzione delle emissioni in atmosfera.

Quanto sopra ci consente di sostenere che la suddivisione stabilita nello Studio, ovvero la previsione di traffici ferroviari merci diretti o provenienti dall'Interporto d'Abruzzo solo da e verso la direttrice ferroviaria Adriatica e traffici diretti o provenienti dal Centro merci della Marsica solo da e verso il Tirreno (vedi il paragrafo 8.1), per quanto attendibile nella situazione attuale, in ragione delle reciproche condizioni di costo dei due servizi concorrenti, potrà e dovrà modificarsi sensibilmente nel medio – lungo periodo, tanto da dover oggi necessariamente preferire soluzioni programmatiche di pari accessibilità da e verso entrambe le direttrici, soprattutto per la piattaforma logistica nazionale posta a Manoppello.

Per il combinato disposto delle considerazioni sopra espresse, il giudizio di V.I.A. non potrà non valutare (e ponderare) con la dovuta meticolosità il miglior rapporto costi benefici (soprattutto ambientali) della soluzione alternativa proposta (ma totalmente disattesa da RFI) di raddoppio in variante nella tratta presa in esame, piuttosto che l'affiancamento all'attuale tracciato.

Peraltro, tale tipologia di potenziamento (in variante ma non in affiancamento all'esistente) è stata autonomamente adottata da RFI per la tratta laziale in variante da Mandela con l'interconnessione della linea AV Napoli – Roma.

La variante laziale, rispetto la soluzione di variante in Val Pescara che ha una lunghezza di circa 9,5 Km. così come sviluppata da RFI per la cosiddetta "Proposta cittadini", ha ben altre conseguenze sul piano dei costi, ciò in ragione;

- della sua lunghezza di circa 23 Km.;
- per il fatto che va realizzata con alimentazione a 25KV c.a.;



COMUNE DI MANOPPELLO

PROVINCIA DI PESCARA

"CITTA' DI MANOPPELLO"

- per la conseguente necessità di impiegare per treni effettuati sull'intera tratta Pescara – Roma e Avezzano – Roma, locomotori interoperabili con alimentazione 3KV c.c e 25KV c.a..

A.2. - FATTIBILITA' AMBIENTALE SOLUZIONE ALTERNATIVA VARIANTE TRACCIATO FERROVIARIO

RFI/ITALFER, ha dichiarato, in sede di dibattito pubblico, che il PFTE, come elaborato, scaturisce da esigenze multidisciplinari, tra cui quella di natura ambientale.

Partendo da uno studio sul rischio di esondazione del fiume Pescara, predisposto appositamente per i progetti in discussione, i cui esiti hanno definito un grado di rischio ben più elevato di quello assunto a base del PSDA vigente, approvato dalla Regione Abruzzo, ha ritenuto che, per il raddoppio della linea Roma Pescara, si dovesse scongiurare ogni nuovo intervento, in conflitto con la carta del rischio redatta in seno al progetto.

Con riferimento a detta obiezione sollevata da RFI riguardo opere poste in aderenza (o all'interno) del perimetro di esondazione e PSDA (Piano Stralcio Difesa Alluvioni) Fiume Pescara, con nota prot. 4892 del 06.04.2022 l'Autorità di Bacino Distrettuale dell'Appennino Centrale – Settore sub-distrettuale Regione Abruzzo ha comunicato le sue osservazioni (non preclusive) in ordine alla sovrapposizione della variante tracciato ferroviario nell'Interporto Valpescara in sovrapposizione all'attuale PSDA Regione Abruzzo. Si riportano in estratto i seguenti rilievi:"

*Si evidenzia comunque che le **Norme di Attuazione del PSDA consentono la realizzazione di "nuove infrastrutture" in aree a qualsiasi grado di pericolosità idraulica, nel rispetto di determinate condizioni e previa approvazione dello Studio di compatibilità idraulica, di cui all'All. D delle NA del PSDA, eventualmente comprensivo delle "prescrizioni costruttive o azioni compensative finalizzate a ridurre o eliminare l'impatto dell'intervento in progetto" come previste nel medesimo allegato D.....***

*Quale ulteriore considerazione, se consentita, **non si ravvedono per quanto sopra motivi che precludano, nel corso di questa importante fase partecipativa, la possibilità di sottoporre formalmente a RFI l'ipotesi di tracciato indicata congiuntamente dai Comuni di Chieti e Manoppello, così come eventuali ulteriori ipotesi di corridoio a nord-ovest del F. Pescara e/o a sud-est dei centri abitati, che presenterebbero minori criticità rispetto agli obiettivi della sicurezza idraulica e della tutela ambientale.....***

Ordunque una scelta (quella di escludere qualsiasi disamina puntuale di variante del tracciato) aprioristicamente preconcepita, soprattutto in termini ambientali, se si considera, in un progetto complesso come questo ed in un contesto fortemente antropizzato come il



COMUNE DI MANOPPELLO

PROVINCIA DI PESCARA

"CITTA' DI MANOPPELLO"

nostro, le molteplici criticità le implicazioni che si riscontrano anche a livello sociale e urbanistico.

Il Comune, così come la cittadinanza riunitasi in Comitato Cittadino (Comferr), ha ampiamente documentato le ricadute negative della soluzione progettuale di fattibilità approntata dal proponente.

Gli effetti dirompenti delle trasformazioni conseguenti il raddoppio in affiancamento che si prefigurano nel centro urbano di Manoppello Scalo per le opere previste nel lotto 1, l'impatto paesaggistico del mega viadotto di attraversamento della vallata previsto in Variante al tracciato esistente, nel lotto 2, la violazione della normativa Seveso circa la mancata distanza di sicurezza del nuovo tracciato presso l'impianto industriale "ALANNO GAS", stanno a testimoniare previsioni, a dir poco perniciose, nel caso in cui il PFTE di RFI venga portato a compimento.

A parere del Comune i progetti presentati (lotti 1 e 2) risentono di una impostazione mono-settoriale (trasportistica) secondo cui si progetta l'infrastruttura e poi secondariamente si prende atto delle modificazioni prodotte sul territorio.

Tale impostazione, oltre a venir meno ad uno dei requisiti richiesti all'interno della procedura di VIA, evidenzia un ulteriore limite di contenuto della proposta presentata in quanto l'assenza di termini di confronto, non permette di verificare adeguatamente la sostenibilità della proposta.

Ogni soluzione presenta un diverso quadro di pro e contro sugli aspetti salienti di natura ambientale e quindi è proprio la condizione del confronto tra diverse proposte che permette di ponderare al meglio la soluzione da perseguire.

B) PEGGIORAMENTO DELLA RETE VIARIA COMUNALE CON INCREMENTO QUADRO EMISSIVO PER MAGGIORI VEICOLI PRIVATI IN CIRCOLAZIONE

Richiamandosi a quanto già ampiamente documentato nelle osservazioni del 12.03.2022 (con tanto di report fotografico e planimetria), il P.F.T.E. prevede la soppressione di nr. 2 P.L. interni allo Scalo, con una previsione di viabilità surrettizia solo per la chiusura del transito in via Amendola (tra l'altro con la realizzazione di un cavalcavia in zona sottoposta a vincolo paesaggistico assoluto).



COMUNE DI MANOPPELLO

PROVINCIA DI PESCARA

"CITTA' DI MANOPPELLO"

10

Detti interventi, senza alcuna preventiva valutazione in loco, comporteranno ove realizzati **l'impedimento al transito del trasporto pubblico locale all'interno del centro abitato**, non essendo consentito ai mezzi pubblici in ingresso la fruizione di alcuno sbocco su vie secondarie e del tutto impercorribili (a meno che non si vogliano prevedere ulteriori demolizioni, allo stato non contemplate nel piano di demolizione).

Sottrarre alla cittadinanza la possibilità di utilizzare i mezzi pubblici locali per recarsi vs. Pescara o Chieti da parte di pendolari lavorativi e/o scolastici (né del resto è pensabile che questi debbano percorrere a piedi il più vicino punto di fermata lungo la variante esterna dell'abitato (S.S. Tiburtina Valeria) determinerà come diretta conseguenza **il maggior ricorso all'impiego di mezzi privati** (autovetture e ciclomotori) con conseguente **incremento esponenziale del traffico veicolare ed aumento delle emissioni** (esattamente il contrario del beneficio a cui detta opera dovrebbe essere vocata).

Nè del resto è verosimile la fruizione alternativa del trasporto ferroviario considerando il ridotto nr. di soste nella locale stazione ed il fatto, ancor più dirimente, che il tracciato ferroviario non ha quella capillarità (e frequenza) propria del trasporto pubblico locale.

§§§§§§§§

Orunque la Commissione Tecnica MITE – PNRR CNIEP – è chiamata a verificare tale incipiente pregiudizio ambientale, come quelli precedenti obiettati, né del resto RFI ha fornito alcun chiarimento, nonostante avesse avuto la possibilità di disaminare il parere già espresso dal Comune in data 12.03.2022, oltre ad aver ricevuto ampie e circostanziate indicazioni (tutte disattese) nel corso del dibattito pubblico.

In fede.

COMUNE di MANOPPELLO *f.to dig.* Il Sindaco Giorgio DE LUCA – Il Responsabile Area V Urbanistica Arch. Massimo D'Angelo – l'Incaricato Serv. Legali Avv. Maurizio Sante MINICHILLI

Firmato digitalmente da: MINICHILLI MAURIZIO SANTE
Data: 20/05/2022 11:58:52

P.zza Cipressi, 1 65024 Manoppello (PE)

Email: manoppello.jp@alice.it

Pec : comunemanoppelloprotocollo@legalmail.it

Tel 085/8590003-4-5-6

Fax.085/8590895

Cod. Fisc. : 81000530683

P. IVA : 00947010682