aoorlig - r_liguri - Regione Liguria
Prot-2022-0200681
del 09/03/2022

Via pec a: via.certificata@cert.regione.liguria.it
Via e-mail a: roberto.navarra@regione.liguria.it

Spett.le
Regione Liguria
Settore Valutazione Impatto Ambientale e Sviluppo Sostenibile
GENOVA

c.a. RUP Roberto Navarra

OGGETTO: S863 – Procedimento di verifica di assoggettabilità alla VIA relativo all'intervento: "*Deposito / Rimessa denominato Staglieno ubicato in Comune di Genova, opera connessa con il progetto denominato "Assi di Forza per il trasporto pubblico locale*"

OSSERVAZIONI

I sottoscritti signori cittadini, indicati in calce al presente documento e firmatari del documento stesso (dalla sig.ra Raffaella Capponi al sig. Riccardo Rosso), proprietari di e/o residenti in immobili collocati in vie (segnatamente, via Vecchia e via Bobbio) limitrofe all'area dell'intervento in oggetto, con l'assistenza degli avv.ti Giovanni Olivieri e Alessia Tiragallo, con studio in Genova, via Assarotti 11/9, e con la consulenza urbanistica del prof. arch. Giovanni Spalla, con studio in Genova, via San Lorenzo 4 e la consulenza ambientale del dott. Marco Grondacci, con studio alla Spezia, Via Piacenza 24,

vista la documentazione pubblicata sul sito internet di Regione Liguria, sezione relativa ai "procedimenti VIA" in corso, al link https://docvia.regione.liguria.it/screening/S863/

formulano le seguenti osservazioni

In via preliminare, sul metodo

In via preliminare, sul piano del metodo, occorre evidenziare che l'invasivo e impattante progetto sottoposto alla presente procedura di verifica di assoggettabilità a VIA - avente ad oggetto, in sintesi, la demolizione e ricostruzione della rimessa AMT di Staglieno, con sopraelevazione di due piani da adibire a parcheggio di interscambio per circa 700 veicoli privati, funzionale all'asse Valbisagno e all'uscita autostradale di Genova Est, e la creazione di un nuovo volume di circa 720 mq di superficie, su tre piani fuori terra, sul lato di Via Vecchia, da adibirsi ad uffici e servizi - non ha ricevuto alcuna pubblicità né diffusione da parte degli enti pubblici coinvolti, segnatamente del Comune di Genova, il

quale ha agito senza coinvolgere minimamente la popolazione interessata (e il Municipio di riferimento), con buona pace dei principi di trasparenza dell'attività amministrativa e di leale collaborazione tra pubblico e privato.

In particolare, la maggior parte dei sottoscrittori del presente documento di osservazioni è formata da proprietari di immobili di cui ai civici 1, 3, 5, 7 e 9 di via Vecchia, i quali hanno potuto apprendere soltanto recentemente, tramite la consultazione del sito internet di Regione Liguria richiamato in premessa, che nel progetto definitivo dell'intervento predisposto dal RTI di progettisti capeggiato dalla mandataria Italferr, è previsto l'esproprio delle proprie abitazioni a un prezzo risibile e incongruo, formulato su base puramente cartolare, senza neppure un previo sopralluogo presso le abitazioni stesse (cfr. Piano particellare di esproprio, relazione generale, pagg. 17 - 65 e Piano particellare di esproprio, Elenco ditte).

Per contro, è evidente che un intervento di tale portata, avente un indubbio negativo impatto sull'integrità dell'ambiente, nonché sul valore degli immobili e la qualità della vita dei residenti, avrebbe richiesto un previo confronto con la cittadinanza e, segnatamente, con i proprietari degli immobili espropriandi e degli immobili limitrofi non soggetti ad esproprio; confronto che, tuttavia, è clamorosamente mancato.

Tanto premesso, nel prosieguo vengono formulate - con la stringatezza e sinteticità dovuta al breve e ravvicinato termine indicato nel predetto sito internet (9 marzo 2022) - alcune osservazioni di merito, in forza delle quali si ritiene che il progetto in questione debba essere assoggettato a VIA ordinaria (con riserva di articolare eventuali ulteriori osservazioni prima della conclusione della procedura).

Nel merito

Osservazione n. 1

Come anticipato, il progetto prevede la demolizione e la ricostruzione dell'attuale fabbricato sito a Staglieno, in Via Vecchia, adibito a rimessa AMT e officina, con sopraelevazione di due piani da adibire a parcheggio di interscambio per circa 700 veicoli privati, funzionale all'asse Valbisagno e all'uscita autostradale di Genova Est.

Il progetto, quindi, si innesta nel (e costituisce stralcio del) più ampio progetto di revisione del sistema del trasporto pubblico locale cittadino denominato "*Assi di Forza per il Trasporto Pubblico Locale*" (il che, del resto, risulta già dall'oggetto del procedimento, nel quale viene indicato che l'opera è "*connessa con il progetto denominato "Assi di Forza per il trasporto pubblico locale*")

Stando così le cose, il progetto non può essere valutato isolatamente sotto il profilo dell'impatto ambientale, ma deve essere verificato in rapporto al progetto generale "*Assi di forza per il trasporto pubblico locale*" del quale fa parte.

Ed infatti il suddetto progetto principale prevede l'obiettivo di "*infrastrutturare, per un totale di 41 km, varie direttrici cittadine, tra le quali la Val Bisagno, tra la delegazione di Prato e la stazione ferroviaria di Genova Brignole*".

Inoltre, il fatto che il progetto principale, sotto il profilo strettamente tecnico-esecutivo, sia realizzabile per lotti e fasi successive, non consente di prescindere dalla necessità di una valutazione complessiva dell'impatto ambientale, tenuto conto che tra i criteri previsti dal d.lgs. n. 152/2006 allegato V per valutare l'applicazione della VIA ordinaria, vi è quello di considerare le caratteristiche dei progetti: "*tenendo conto, in particolare: a)* ***delle dimensioni e della concezione dell'insieme del progetto***".

Non solo, ma - sotto il profilo della normativa in materia di tutela dell'ambiente - l'attuazione frazionata, per fasi, del progetto complessivo "*Assi di Forza per il trasporto pubblico locale*" pare porsi in contrasto con l'indirizzo della Corte di Giustizia UE, in materia di disciplina della VIA, secondo il quale "*l'obiettivo della normativa non può essere aggirato tramite un frazionamento dei progetti*" e "*la mancata presa in considerazione del loro effetto cumulativo non deve avere il risultato pratico di sottrarli nel loro insieme all'obbligo di valutazione mentre, presi insieme, essi possono avere un notevole impatto ambientale ai sensi dell'art. 2, n. 1, della direttiva 85/337*" (CGUE, 28/2/2008 in causa C2/07 e 21/9/1999, in causa C 392/96, ivi richiamata).

Analogamente, la Corte Costituzionale, con sentenza n. 209/2011, sulla base dell'orientamento giurisprudenziale della Corte di Giustizia, ha riconosciuto che lo scorporo, per fasi, di un'opera di nuova realizzazione, ai fini della VIA, determinerebbe un illegittimo artificioso frazionamento delle valutazioni di impatto ("*Sarebbe infatti inammissibile, perché elusiva dell'effetto utile della direttiva, una VIA frazionata per ciascun intervento modificativo, che potrebbe portare a risultati ben diversi – in ipotesi più favorevoli agli esercenti l'attività controllata – rispetto ad una valutazione globale sull'incidenza complessiva di tutte le modifiche effettuate*").

Da un punto di vista per così dire "inverso" pare mancare altresì nello "Studio preliminare ambientale" (SPA), predisposto dal RTI di progettisti, un'approfondita analisi delle ripercussioni che, sull'area oggetto dell'intervento specifico di che trattasi, potrebbe provocare la realizzazione del complessivo progetto di ripensamento del TPL incentrato sui cd. Assi di forza, considerato che la nuova rimessa di Staglieno con il correlato grande

parcheggio di interscambio verrebbe verosimilmente a determinare una situazione di concentrazione di traffico e di congestione della viabilità, nonché un incremento dei livelli di inquinamento atmosferico e sonoro, in un'area densamente popolata e già assai trafficata, oltretutto vicino al letto del Torrente Bisagno.

Fermo quanto sopra, e in ogni caso, lo specifico stralcio progettuale che ne occupa, relativo alla rimessa di Staglieno, inserito nel progetto complessivo, appare meritevole di essere direttamente sottoposto a VIA ai sensi della lettera af-bis) dell'allegato III alla Parte II del d.lgs n. 152/2006, incidendo su "*strade urbane di scorrimento*".

Conclusivamente, sul punto, si osserva quindi che - anche a voler prescindere dall'applicazione della VIA al progetto complessivo "*Assi di forza per il trasporto pubblico locale*" - occorre valutare l'impatto del progetto attualmente sottoposto a screening di VIA, anche al fine di verificare l'esistenza di alternative rispetto al progetto medesimo.

*

Osservazione n. 2

Nello "Studio Preliminare Ambientale" (SPA), nella sezione dedicata alle "coerenze" del progetto con i piani territoriali e, segnatamente, con il Piano di gestione del rischio di alluvioni (PGRA), viene tra l'altro semplicisticamente affermato (a pag. 56 e nella Tabella 2.8-1 "Sintesi delle coerenze" a pag. 76) che "*Le mappe di pericolosità e del rischio di alluvione redatte ai sensi della direttiva 2007/60/CE e del d.lgs. 49/2010, per gli ex bacini regionali liguri e per il bacino del fiume Magra, non hanno una normativa associata e costituiscono, pertanto, informazioni relative al solo quadro conoscitivo da integrare con i dati inerenti ai PAI vigenti*".

In tal modo, tuttavia, non viene adempiuto al disposto di cui all'art. 6 comma 5 del citato d.lgs. n. 49/2010 (recante "*attuazione della direttiva 2007/60/CE relativa alla valutazione e alla gestione dei rischi di alluvioni*") secondo il quale "*Le mappe del rischio di alluvioni indicano le potenziali conseguenze negative derivanti dalle alluvioni, nell'ambito degli scenari di cui al comma 2 e prevedono le 4 classi di rischio di cui al decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri in data 29 settembre 1998, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 3 del 5 gennaio 1993, espresse in termini di:*
a) numero indicativo degli abitanti potenzialmente interessati;
b) infrastrutture e strutture strategiche (autostrade, ferrovie, ospedali, scuole, etc);
c) beni ambientali, storici e culturali di rilevante interesse presenti nell'area potenzialmente interessata;

d) distribuzione e tipologia delle attività economiche insistenti sull'area potenzialmente interessata;
e) impianti di cui all'allegato I del decreto legislativo 18 febbraio 2005, n. 59, che potrebbero provocare inquinamento accidentale in caso di alluvione e aree protette potenzialmente interessate, individuate all'allegato 9 alla parte terza del decreto legislativo n. 152 del 2006;
f) altre informazioni considerate utili dalle autorità di bacino distrettuali, come le aree soggette ad alluvioni con elevato volume di trasporto solido e colate detritiche o informazioni su fonti rilevanti di inquinamento".

Tale lacuna appare particolarmente grave, considerando che il sedime del Torrente Bisagno, nei pressi del quale si vorrebbe realizzare l'intervento in oggetto, costituisce, come noto, area alluvionabile, oggetto anche nel recente passato di gravi fenomeni alluvionali ed esondativi.

Né, per la stessa ragione, è stata oggetto di attenta valutazione, nel predetto "Studio preliminare ambientale", la previsione di cui all'articolo 7 comma 1 del citato d.lgs. n. 49/2010, secondo la quale "*I piani di gestione possono anche comprendere la promozione di pratiche sostenibili di uso del suolo*".

Ad avviso degli scriventi, le evidenziate lacune potrebbero essere colmate soltanto qualora venga avviata una procedura di VIA del progetto complessivo "Assi di Forza per il trasporto pubblico locale" oppure qualora il progetto ora sottoposto a verifica di assoggettabilità a VIA venga effettivamente avviato a VIA ordinaria, procedura - questa - secondo la quale, ai sensi dell'allegato VII alla Parte II del d.lgs. n. 152/2006, il proponente è tenuto a predisporre un vero e proprio studio di impatto ambientale contenente, tra l'altro:
- "*una descrizione delle principali alternative prese in esame dal proponente, compresa l'alternativa zero, con indicazione delle principali ragioni della scelta, sotto il profilo dell'impatto ambientale, e la motivazione della scelta progettuale, sotto il profilo dell'impatto ambientale, con una descrizione delle alternative prese in esame e loro comparazione con il progetto presentato*" (punto 2);
- "*una descrizione dei probabili impatti rilevanti (diretti ed eventualmente indiretti, secondari, cumulativi, a breve, medio e lungo termine, permanenti e temporanei, positivi e negativi) del progetto proposto sull'ambiente*" (punto 4).

In particolare, la verifica delle eventuali opzioni alternative va effettuata tenendo conto, come evidenziato nell'osservazione n. 1, del progetto complessivo dei 4 Assi e non prendendo in considerazione il solo progetto specifico della rimessa di Staglieno, potendo

in tale più ampia prospettiva, essere più efficacemente reperite soluzioni alternative meno impattanti sotto il profilo ambientale (e non solo).

L'evidenziata mancanza di approfondimento risulta ancor più rilevante ove si consideri che, come viene del resto espressamente riconosciuto nello stesso "Studio preliminare ambientale", a pag. 163, "*secondo il PAI* [Piano di Assetto Idrogeologico], *l'area di Staglieno ricade in parte all'interno Fascia BB (alta pericolosità relativa)*", nella quale non risultano ammissibili interventi di nuova edificazione.

*

Osservazione n. 3

Sempre nella sezione "Coerenze" dello Studio Preliminare Ambientale viene affermato che il progetto non interferirebbe "*direttamente con nessun vincolo paesaggistico ai sensi del Dlgs 42/04 e smi.*" (pag. 76).

Sennonché, il progettista, nel predetto studio, non appare aver verificato l'effettivo rispetto o meno delle distanze prescritte dal d.lgs. n. 42/2004 (Codice del Paesaggio) da fiumi e torrenti.

A tal riguardo, occorre rammentare che, in base all'art. 142 del citato d.lgs. n. 42/2004, sono comunque di interesse paesaggistico e sono sottoposti alle disposizioni di "Tutela e valorizzazione" del titolo I, tra l'altro: *"c) i fiumi, i torrenti, i corsi d'acqua iscritti negli elenchi previsti dal testo unico delle disposizioni di legge sulle acque ed impianti elettrici, approvato con regio decreto 11 dicembre 1933, n. 1775,* ***e le relative sponde o piedi degli argini per una fascia di 150 metri ciascuna***".

Ebbene, nel caso di specie, per quanto consta, non risulta esser stato verificato se l'intervento sia o meno conforme al testé ricordato vincolo *ex lege* della fascia di rispetto di 150 metri dal torrente Bisagno, che scorre in adiacenza all'area oggetto dell'intervento stesso (o da altri corsi d'acqua, anche tombinati).

Anche tale verifica potrà essere utilmente condotta nell'ambito del procedimento di VIA regionale.

*

Osservazione n. 4

La ricordata previsione progettuale di un parcheggio da circa 700 posti auto (!) costituisce di per sé - anche a voler prescindere dalle altre, numerose impattanti innovazioni indicate nel progetto stesso - condizione per avviare nella fattispecie, come in effetti è stato fatto, la procedura di verifica di assoggettabilità a VIA, ai sensi dell'allegato IV ("*Progetti sottoposti alla Verifica di assoggettabilità di competenza delle regioni e delle province autonome di Trento e Bolzano*") alla Parte II del d.lgs. n. 152/2006, punto 7 ("*Progetti di infrastrutture*"), lett. b ("*parcheggi di uso pubblico con capacità superiori a 500 posti auto*").

Con riferimento a tale ampio parcheggio di interscambio, la stima degli impatti, soprattutto sulla salubrità dell'aria e sul livello del rumore, indicata nello Studio Preliminare Ambientale, è limitata alla valutazione delle potenziali emissioni inquinanti provenienti dal parcheggio in rapporto alla viabilità in essere, mentre manca un'idonea analisi complessiva del contesto urbano, densamente abitato, nel quale verrebbe a collocarsi l'intervento progettato. Manca, in particolare, il benché minimo riferimento all'impatto relativo al "*cumulo con altri progetti esistenti e/o approvati*" (Allegato V, punto 1, lett. "b").

Sotto il profilo in considerazione preme altresì ricordare che, ai fini della necessità di verificare l'applicazione o meno della procedura di VIA ordinaria, ai sensi dell'allegato V alla parte II del d.lgs. n. 152/2006, occorre considerare - relativamente alla "*localizzazione dei progetti*" - la "*sensibilità ambientale delle aree geografiche che possono risentire dell'impatto dei progetti, tenendo conto, in particolare:*
c) della capacità di carico dell'ambiente naturale, con particolare attenzione alle seguenti zone:
c6) zone in cui si è già verificato, o nelle quali si ritiene che si possa verificare, il mancato rispetto degli standard di qualità ambientale pertinenti al progetto stabiliti dalla legislazione dell'Unione;
c7) zone a forte densità demografica".

Ora, sebbene tali criteri di verifica dell'assoggettabilità a VIA ricorrano indubbiamente nel progetto in esame (che infatti riguarda una zona caratterizzata da insufficienti standard di qualità ambientale e a forte intensità demografica), gli stessi non sono stati adeguatamente analizzati come richiesto al punto 3 del menzionato allegato V (secondo il quale "*I potenziali impatti ambientali dei progetti debbono essere considerati in relazione ai criteri stabiliti ai punti 1 e 2 del presente allegato con riferimento ai fattori di cui all'articolo 5, comma 1, lettera c), del presente decreto, e tenendo conto, in particolare:*
a) dell'entità ed estensione dell'impatto quali, a titolo esemplificativo e non esaustivo, area geografica e densità della popolazione potenzialmente interessata").

Né pare esser stata tenuta in debito conto, nella predisposizione del progetto, la circostanza che in zone assai vicine a quella in esame, in prossimità dell'uscita autostradale di Genova Est, sono già presenti alcuni parcheggi ampi parcheggi con funzioni di interscambio i quale, peraltro, risultano ben lungi dall'essere saturati, essendo anzi spesso semivuoti. Il che andrebbe pure valutato sotto il profilo dell'effettiva utilità pubblica del progettato nuovo parcheggio di interscambio connesso alla nuova rimessa di Staglieno.

Non solo, ma il progetto rimessa potrebbe portare alla definitiva svalutazione di un centro storico periferico ultrasecolare (assimilabile a quello di Borgo Incrociati) che, insieme al vicino Cimitero Monumentale di Staglieno, potrebbe invece rivestire interesse turistico, se opportunamente valorizzato (tant'è che, in passato, in zona sorgevano molte case di villeggiatura dell'aristocrazia genovese).

In questo senso il progetto non tiene conto di un altro criterio fondamentale ai fini della verifica di assoggettabilità a VIA, vale a dire quello previsto dalla lettera a) punto 2 Allegato V Parte II del d.lgs n. 152/2006, secondo il quale, relativamente alla localizzazione dei progetti, "*deve essere considerata la sensibilità ambientale delle aree geografiche che possono risentire dell'impatto dei progetti, tenendo conto, in particolare: a) dell'utilizzazione del territorio esistente e approvato*".

Donde, anche sotto questo riguardo, la necessità di concludere la procedura di screening in atto con applicazione della procedura di VIA ordinaria.

*

Osservazione n. 5

Ulteriori sfavorevoli impatti sulla qualità dell'ambiente e delle condizioni di vita delle persone abitanti in zona deriverebbero poi dalla cantierizzazione delle opere, che produrrebbero per molto tempo evidenti disagi e problemi (correlati alla produzione di polveri, vibrazioni, rumori, modifiche alla viabilità ecc.); disagi e problemi esattamente colti dal Settore Ecologia di Regione Liguria nell'ambito della nota 11/1/2022 prot. n. 17540, recante richiesta al proponente di integrazioni documentali relative appunto alle modalità di cantierizzazione, con riferimento a impatto sul traffico, impatti sulla matrice aria e rumore, emissioni di polveri provenienti dalle demolizioni, gestione delle terre e rocce da scavo, interferenze con siti contaminati o potenzialmente contaminati, ecc.

L'argomento non risulta esser stato idoneamente sviluppato neppure nella documentazione integrativa prodotta dal proponente con nota 3/2/2022 prot. n. 94641.

In particolare, nella documentazione del procedimento vi è solo un generico cenno alla rilevantissima problematica della possibile insorgenza di gravi danni ai fabbricati vicini alla zona dell'intervento ("*si raccomanda particolare attenzione ... con riferimento alle aree caratterizzate dalla presenza di fabbricati sensibili quali monumenti o edifici di connotazione storica, ad esempio con strutture portanti in muratura e solai in legno*": SPA, pag. 153) i quali risalgono in massima parte all'800 e hanno strutture portanti in muratura e pavimenti di legno e canicci, che in fase esecutiva potrebbero essere seriamente pregiudicati dalle vibrazioni e dagli scuotimenti prodotti dai lavori di demo-ricostruzione.

Per le ragioni sopra esposte

i sottoscritti

CHIEDONO

che il progetto sia sottoposto alla procedura di VIA ai sensi del d.lgs. n. 152/2006 e s.m.i..

Ai fini di ogni comunicazione, i sig.ri sottoscrittori indicati negli allegati elenchi eleggono domicilio presso lo studio degli avv.ti Giovanni Olivieri e Alessia Tiragallo, in Genova, Via Assarotti 11/9, pec: giovanni.olivieri@ordineavvgenova.it e alessia.tiragallo@ordineavvgenova.it

Genova, 9 marzo 2022

Prima firmataria: Raffaella Capponi

Si allega:

doc. 1: elenchi cittadini sottoscrittori

DOC. 1

COGNOME E NOME	FIRMA
CAPPONI RAFFAELLA	
PACAZZA GIORGIO	
MANNOLINI CRISTINA	
MANINCHEDDA Francesco	FIRMA ~~AMMM sostegno~~
CANTAMESSE ZIVIANA	
~~BELETTI ILARIA~~	~~SIRIA ESTER SBOLCI~~
CASENAZZO ANDREA	
DELLA [illegible] CARL	
UGUZZONI ROMINA	
FIORE VANESSA STEFANIA	
MATZEDDA GIORGIO	
MARRESE-VENERANDO	DELEGANTE FIGLIO
~~MARIA [illegible]~~	~~[illegible]~~
OSVALDO [illegible]	
[illegible]	
~~GERARDO MONICA~~	~~[illegible]~~
MARTINELLI MAURO	
BOI MARCO	Boi Marco
	347 8642.882 FIGLIO
[illegible] Mario	
[illegible] ALESSANDRO	
MARCO ROMEO	
[illegible]	[illegible]
[illegible]	VALLEBONA MARIO
~~[illegible]~~	~~[illegible]~~
~~[illegible]~~	~~[illegible]~~
AHMAD ABUBAKR	
STEFANO PELLEGRINI	
BELLAGAMBA CHIARA	

COGNOME E NOME	FIRMA
DI PISCHIA MONICA	
PISTARINO FABRIZIO	
MARTINASCO ROBERTO	
BRUZZONE GIORGIO	
MERETA SONIA	
MUSSO ALESSANDRO	
DOLDO GIUSEPPE	
NOCENTINI OSCAR	
SANTAGATA MAURIZIO	
BOI LOREDANA	
~~KOVAC (tedesco)~~ RENATA	
~~LIDIA LIDENA PARINO~~	
~~MARIO REPETTO~~	
ALESSANDRINI LUIGI	Sol. della Cresta
SABRINA RISSO	
TATIANA LASSO B.	
STEFANO PAS (via delle ginestre)	(PER O PAGA)
Clara Batallas	CLARA. BATALLAS
LO BUE' SEBASTIANO	
CIARAVOLO GIOVANNA	
ZANNONI JACQUELINE	
PALA VERONICA	
~~HAMASEKO SHIRA~~	
NITA MARIA	
ELENA GUARNIERI	
STANCHI MARIA ANGELA	
ALAN RODRIGUEZ	
VALENTINA CARRARO	
CARUSO PERAFINA	

COGNOME E NOME	FIRMA
TICO' MARINA	Marina Tico
[illegible]	
~~DEIDDA ANTONIO~~	~~Antonio Deidda~~
TOMEI FEDERICO	
SPIGO Patrizia	Patrizia Spigo
GUIDI GIOVANNI	
ROSSO RICCARDO	(firmera per
STRAZZULLO GIOVANNI	
DE LUCIA MASSIMO	
PRATO GIUSEPPINA	Giuseppina Prato
ZANARDI ANGELA	Angela Zanardi
MANUELA PINAZZI	Manuela Pinazzi
ALESSANDRO PISCINI	
[illegible]	
[illegible]	DAMIANI MICHELE
CURCI STEFANO	
MARCO MUGNAI	
[illegible]	
ARMANDA GRICCI	Armanda Gricci
GIACOBBE MARIA ANTONIETTA	
CLAUDIO GHELLI	
MASSIMO PONTILLO	
ARABELLA BOGGIOLO	
ARREAGA ROSANGELA	
[illegible] JOHNNY	
HOGUE HORACE (VIA BOBBIO)	
CURCIO GIUSEPPINA	
CASAZZA MARCO	
RIVELLI GIOVANNI	
CARCEA ROBERTO	

COGNOME E NOME	FIRMA
Riccardo Rosso	