

Beniamino Sandrini

Via del Fante, n° 21

37066 CASELLE di Sommacampagna

T. 0458581200 Cell. 3485214565

Mail: beniaminosandrini@virgilio.it

Aeroporto? Autostrade? Ferrovie?

Abbiamo già dato!



Ora... basta!!!

www.vivicaselle.eu

NO alla DISCARICA

Caselle d'Erbe, 15.03.2010

C.E. Dossier: EU-Pilot 240/08/ENVI
e [Procura della Repubblica: 08/805 ANCNR](#)

D.Lgs. 4-2008 - Art. 3 ter - Principio dell'azione ambientale.

La tutela dell'ambiente e degli ecosistemi naturali e del patrimonio culturale deve essere garantita da tutti gli enti pubblici e privati e dalle persone fisiche e giuridiche pubbliche o private, mediante una adeguata azione che sia informata ai principi della precauzione, dell'azione preventiva, della correzione, in via prioritaria alla fonte, dei danni causati all'ambiente, nonche' al principio «chi inquina paga» che, ai sensi dell'articolo 174, comma 2, del Trattato delle unioni europee, regolano la politica della comunità in materia ambientale.

Alla **Procura della Repubblica**
presso **Tribunale di Verona**
Sezione di Polizia Giudiziaria - ARPAV
Corte Giorgio Zanconati,1
37122 - VERONA

e per conoscenza:

Alla **Commissione Europea**
Direzione Generale - Ambiente
ENV.A.2 - Infrazioni
B-1049 Bruxelles (Belgio)

Al **Comune di Sommacampagna**
Respons. Ufficio Ecologia e Ambiente
Piazza Carlo Alberto, 1
37066 - SOMMACAMPAGNA

Oggetto: Richiesta di verifica sulle procedure di "DE-ICING" dell'Aeroporto V. Catullo al fine di poter verificare - accertare eventuali inquinamenti della "falda freatica".

Mercoledì 10 marzo 2010, dalle ore 11,52 fino alle ore 12,34 mentre nevicava copiosamente, il sottoscritto è rimasto all'Aeroporto "Valerio Catullo", al fine di poter verificare se erano in atto delle procedure di "DE-ICING" agli Aerei in sosta sul piazzale dell'Aeroporto di Verona.

Che fa fede di questa mia permanenza all'Aeroporto Valerio Catullo di Verona, in quella data e periodo è anche il tagliando di pagamento del tempo di parcheggio di "sosta breve arrivi" come a lato qui riprodotto.

Ma cos'è il DE-ICING? Da "Wikipedia", l'Enciclopedia on line, si può apprendere una definizione: Il de-icing (come suggerisce a parola) è la procedura con la quale le contaminazioni invernali quali neve, ghiaccio, nevischio o altro vengono rimosse dalle superfici critiche dell'aereo, generalmente: ali, stabilizzatori di coda, e timone o deriva, in alcuni casi anche la fusoliera.

Il de-icing, va inteso come una parte del processo di sghiacciamento aeromobili, l'altra parte è l'anti-icing. Queste due procedure sono solitamente associate, con alcune sostanziali differenze. Tale procedimento si esegue utilizzando acqua calda (fino a -3 °C) o una miscela di acqua calda ed un fluido viscoso (da -4 °C in giù fino a -25 °C) sia che si tratti di acqua o che sia una miscela di acqua e fluido, la temperatura minima per la quale si possa procedere al De-icing è di almeno +60 °C, all'uscita della pistola di erogazione. Una volta fatto questo, si deve passare all'anti-icing. In questo caso si protegge l'aereo dalle eventuali contaminazioni, o precipitazioni in atto, tale processo viene eseguito utilizzando ancora un tipo di fluido viscoso, che si interpone tra le superfici critiche e le precipitazioni, il fluido anti-icing deve essere applicato a freddo ovvero non riscaldato ma erogato a temperatura ambiente, la durata di protezione di questo processo, ovvero il tempo che intercorre tra l'applicazione del fluido e l'inefficacia protettiva dello stesso, è chiamato holdover time.

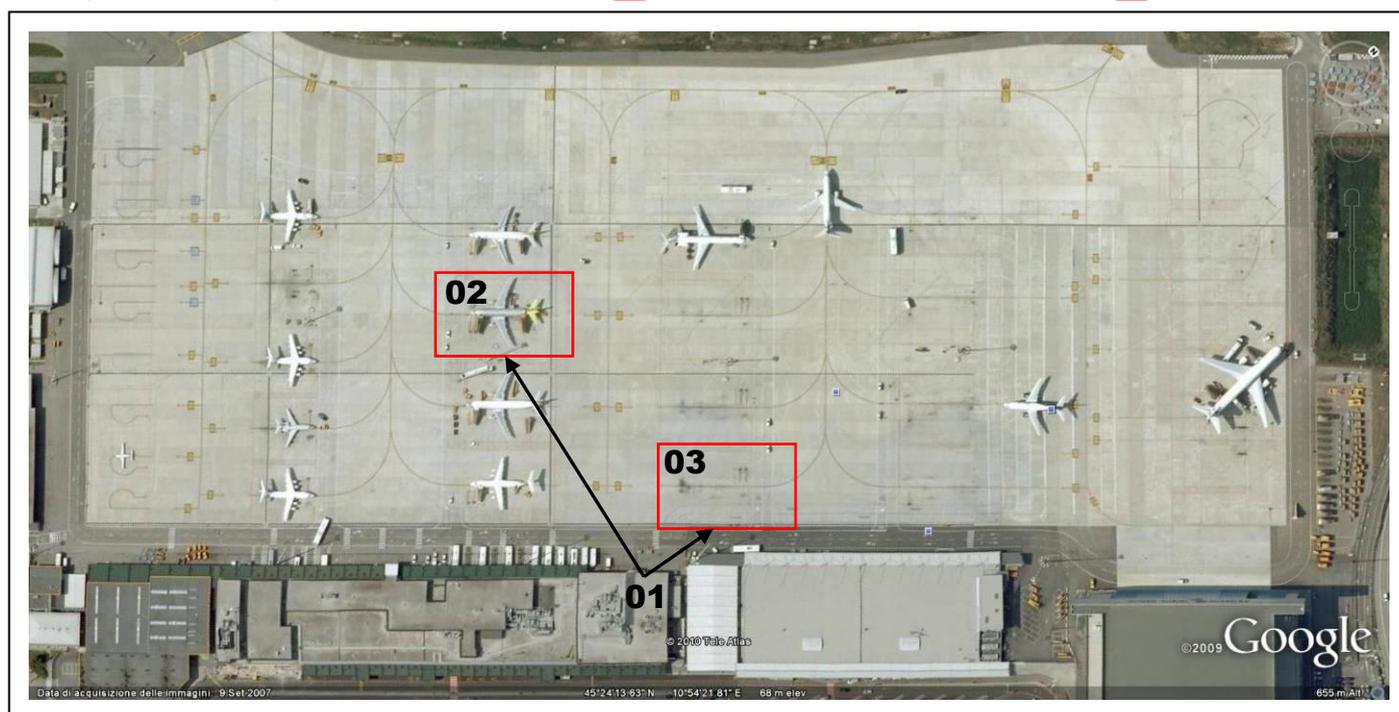


Mercoledì mattina 10 Marzo 2010, visto che nevicava, mi era venuto un dubbio e la domanda che mi ero posta era stata questa: "**Dove va a finire il liquido del "DE-ICING" degli aerei dell'Aeroporto Catullo?**" E così sono andato all'Aeroporto... a fare delle foto e delle riprese video per vedere se gli aerei venivano spostati in qualche piazzola riservata per il DE-ICING. E ho constatato che questo non avviene, perchè l'aereo dove arriva... li rimane e li viene eseguito il DE-ICING senza spostarlo in altre piazzole. E che rimane lì, risulta anche dal Regolamento di Scalo dell'Aeroporto Valerio Catullo, che... a pagina 84, così recita: "Il servizio di DE-ICING ed ANTI-ICING è fornito a richiesta dei Vettori interessati e viene effettuato nelle piazzole di sosta degli aeromobili".

Ed in merito alle "Piazzole di Sosta degli Aeromobili" dell'Aeroporto di Verona e di dove queste fossero ubicate e/o esistessero, me l'ero chiesto (anzi l'avevo chiesto al Presidente dell'Aeroporto) con una lettera datata **15 Gennaio 2010**, (già inviata alla Procura della Repubblica) avente questo oggetto: "**Richiesta Perizia Asseverata (giurata) per tutto quanto è stato realizzato dall'Aeroporto Valerio Catullo, dal 13 Marzo 1999 ad oggi**".

In detta lettera avevo segnalato delle "dimenticanze" che non erano state evidenziate nella tabella allegata alla Comunicazione che avevo ricevuto dalla Commissione Europea in data **13 Gennaio 2010** (già inviata alla Procura della Repubblica) e, una tra le dimenticanze per le quali avevo scritto una serie di domande, era stata questa: "**Perché non sono state dettagliate le eventuali zone di sosta per gli aeromobili per il de-icing?**".

Il sottoscritto si è recato all'Aeroporto Catullo al fine di verificare se erano in atto delle procedure di DE-ICING e, dalle vetrate del bar poste al piano superiore della zona partenze, posizione **01**, il sottoscritto ha potuto vedere e verificare che delle azioni di "DE-ICING" erano già in corso su due aerei che erano ubicati nelle piazzole, come sotto queste sono vengono indicate con il numero **02** (un Aereo Meridiana) e con il numero **03** (un Aereo Alitalia).



Le sottostanti immagini evidenziano i due Aerei, uno Meridiana (**02**) e uno Alitalia (**03**) che nel periodo compreso tra le ore **11,52** e **12,34** del **10 Marzo 2010** sono stati sottoposti alla procedura di DE-ICING nelle piazzole di Sosta Aerei dell'Aeroporto Catullo, come queste sono state individuate con il numero **02** e **03** nell'immagine satellitare.



Il sottoscritto non è a conoscenza se prima o dopo di questi due aerei, altri aerei siano stati sottoposti a DE-ICING in quella giornata, ma credo di sì. Il sottoscritto non è a conoscenza se le piazzole di sosta aerei (come sopra individuate) possano essere definite aree apposite dove sia possibile il DE-ICING senza che il liquido e/o la miscela dei fluidi che poi cadono sul pavimento del piazzale abbiano da creare problemi all'ambiente e/o inquinamento di falde acquifere. Ma il sottoscritto ritiene che quelle due piazzole... non siano "aree attrezzate" per il DE-ICING.

02



02



02



Quando alle ore 11,52 sono arrivato all'Aeroporto Catullo, stavano per essere ultimate le operazioni di DE-ICING dell'Aereo Meridiana come individuato con il numero 02 nelle immagini come sopra riprodotte e come individuata nella piazzola di sosta segnalata nella foto satellitare che, dall'alto, riprende il Piazzale dell'Aeroporto Catullo.

Terminata questa operazione sull'Aereo Meridiana (02), i due automezzi attrezzati alla procedura di DE-ICING, hanno iniziato una nuova procedura su un Aereo Alitalia (03), come questo è riprodotto nella pagina seguente.

03



03



Relativamente alla procedura di DE-ICING (al fine di quantificare i fluidi necessari) da un articolo: "[Malpensa: tutti gli interventi contro la neve](http://www.varesenotizie.it/gallarate/46154-malpensa-tutti-gli-interventi-contro-la-neve.html)", riferito all'emergenza neve della fine Dicembre 2009, ricopio alcune frasi, queste: *Da venerdì 18 fino ad oggi sono stati utilizzati sull'aeroporto di Malpensa **500.000 litri di Kilfrost** (il liquido antigelo) con un consumo medio per aeromobile di **1400 litri** contro un consumo medio normale di **350 litri**. Nella sola giornata di sabato 19 abbiamo usato **220.000 litri di Kilfrost** quantità simile a quella che un aeroporto di mezza grandezza utilizza in un anno. Da venerdì 18 fino ad oggi sono stati utilizzati sull'aeroporto di Linate **120.000 litri di Kilfrost** con un consumo medio per aeromobile di **8/900 litri** contro un consumo normale di **2/300 litri**. *Sea sottolinea che anche se il rifornimento di kilfrost è stato garantito fino a domenica attualmente l'approvvigionamento sta diventando complesso a causa delle eccezionali condizioni di maltempo che stanno caratterizzando l'Europa.**

<http://www.varesenotizie.it/gallarate/46154-malpensa-tutti-gli-interventi-contro-la-neve.html>

03



03



03



Premesso questo segnale che sul [sito Web dell'ENAC](#), al capitolo: **Altri fattori inquinanti**, si legge questa premessa: **"L'impatto ambientale sul territorio derivante dalle operazioni di servizio agli aeromobili comporta la necessità di gestire le attività aeroportuali mediante pratiche che trattino appropriatamente tutti i fattori inquinanti" si apprende che oltre al rumore e al carburante consumato, le fonti di inquinamento attribuibili al sistema aviazione, e quindi alla crescita del traffico aereo, comprendono anche altri fattori inquinanti. Tra gli altri, i fattori inquinanti di seguito elencati sono conseguenti alla vita stessa degli aeromobili e determinano un impatto ambientale direttamente sul territorio delle aree circostanti l'aeroporto: oli usati, batterie, scarichi di bordo degli aeromobili, residui sulla pavimentazione delle piste (ad es. sgommature, de-icing, verniciatura, urea) rifiuti sanitari, rifiuti alimentari, rifiuti solidi assimilabili a rifiuti urbani.**

http://www.enac-italia.it/L%27Ambiente/Fonti_di_inquinamento/Altri_fattori_inquinanti/index.html

Il servizio di "DE-ICING", come questo viene fornito agli aerei che utilizzano l'Aeroporto Catullo, è così sinteticamente descritto nel **Regolamento di Scalo**, in queste pochissime righe, come le stesse sono a fianco riprodotte.

E in queste poche righe non vi è alcun riferimento che... presso l'Aeroporto Catullo esitano delle piazzole che siano attrezzate per svolgere il DE-ICING

E questo potrebbe essere confermato dalla lettura dello **Studio Ambientale Preliminare del Piano di Ammodernamento e sviluppo a breve-medio termine dell'Aeroporto Catullo**, esaminato dal Ministero dell'Ambiente alla fine 2009, dove a **pag. 37** vi è scritto: **Presso l'aeroporto di Verona le sorgenti stazionarie allo stato attuale sono unicamente rappresentate da serbatoi di carburante e da centrali termiche, il Masterplan prevede tuttavia la realizzazione entro il 2014 di una piazzola per il deicing degli aerei.**

2.13 DE-ICING/ANTI-ICING

Il servizio di de-icing ed anti-icing è fornito a richiesta dei Vettori interessati e viene effettuato nelle piazzole sosta aeromobili.

Gli interventi sono eseguiti rispettando le indicazioni pubblicate dalla A.E.A. (Association of European Airline), norma ISO 11076 e AMS 1428.

La scorta minima di ADF (Aircraft De-icing Fluid) è pari a 20.000 litri.

Il parco mezzi è costituito da quattro unità ricoverate in un locale adiacente all'officina meccanica a cui si accede dal lato sud-ovest del piazzale. I mezzi a disposizione sono tre "FMC LMD 2000" (dei quali uno con la possibilità di operare sino ad un'altezza di 15.50 mt) ed un "Cristanini 6000/100". L'acqua contenuta nei serbatoi dei mezzi operativi è mantenuta a temperatura idonea.

Negli stessi locali sono conservati i contenitori che costituiscono la scorta operativa del liquido antighiaccio.

Tutto il personale dedicato alla conduzione dei mezzi ed al coordinamento delle attività viene periodicamente addestrato sia alle procedure in vigore che all'uso dei mezzi impiegati. I corsi sono organizzati prima dell'inizio della stagione invernale e tenuti sia da personale del Gestore che esterno.

Le compagnie aeree sottopongono ad audits periodici i mezzi, i locali, i prodotti e l'organizzazione secondo standard propri.

L'attività di de-icing è disciplinata dalla procedura operativa, Manuale di Aeroporto:

Procedura operativa	Attività	Responsabilità	Ultima Revisione
PO010	De-icing/Anti-icing	GESTORE	01/12/2007

E di questo citato Documento, effettuando una ricerca utilizzando la parola **DE-ICING**, alle seguenti pagine **si legge:**

- pagina 10 (tra le opere da realizzare)
Piazzola de-icing con raccolta glicole
- Pagina 22 (azioni connesse con le opere di ammodernamento)
Piazzola deicing aeromobili
- Pagina 23 (tra le opere da cantierare nel Master Plan)
Piazzola deicing aeromobili
- Pagina 37 (tra le sorgenti di emissioni di inquinanti)
Aree dedicate al deicing degli aerei
- Pagina 37 (tra le fonti di inquinamento)
La realizzazione entro il 2014 di una piazzola per il deicing degli aerei.
- Pagina 50 (tra i fattori di impatto ambientale dell'infrastruttura quali le piste)
Prodotti per il deicing delle superfici
- Pagina 50 (tra i fattori di impatto ambientale dell'infrastruttura quali piazzole di sosta aeromobili)
Prodotti per il deicing delle superfici pavimentate e degli aeromobili stessi
- Pagina 51 (per quanto riguarda la componente ambientale tra le descrizioni delle attività critiche)
L'esecuzione del deicing delle superfici pavimentate e degli aeromobili
- Pagina 51 (allo stato attuale la gestione delle acque meteoriche nell'airside)
Le attività di deicing degli aeromobili vengono attualmente eseguite sul piazzale di sosta degli aeromobili; al termine del trattamento il piazzale viene ripulito mediante moto-spazzatrice per la rimozione e lo smaltimento dei prodotti di deicing che ricadono al suolo;
- Pagina 51 (tra gli interventi previsti dal masterplan per l'adeguamento e il miglioramento delle gestione delle acque superficiali)
Realizzazione di piazzola di deicing per gli aeromobili, con sistema di raccolta dei prodotti ricadenti al suolo: ciò consentirà una più efficace raccolta e gestione dei prodotti impiegati

Per quanto dichiarato nel documento denominato: Studio Ambientale Preliminare del Piano di Ammodernamento e sviluppo a breve-medio termine dell'Aeroporto Catullo, appare evidente che fino ad oggi **non risulta essere mai stata realizzata una Piazzola di Sosta degli Aeromobili che sia attrezzata per gestire "in sicurezza" il DE-ICING.**

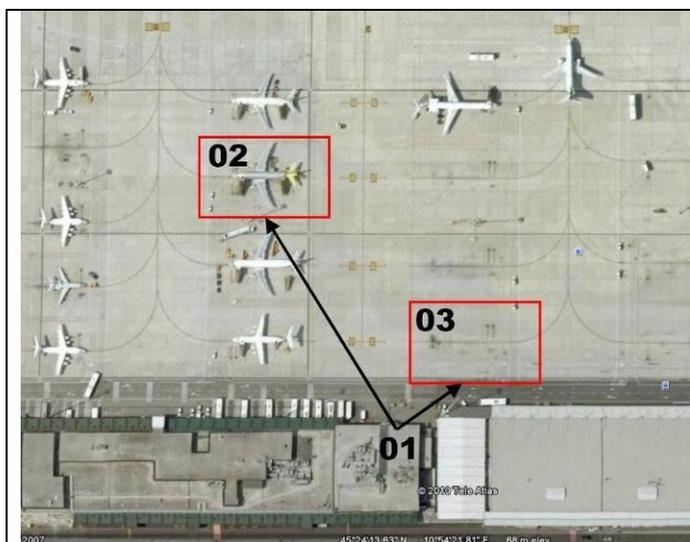
Ed è pertanto evidente che sino ad oggi tutte le eventuali azioni di DE-ICING che siamo mai state svolte all'Aeroporto Valerio Catullo di Verona possono essere descritte come questo è riportato a **pagina 51** dello Studio Ambientale Preliminare del Piano di Ammodernamento e sviluppo a breve-medio termine dell'Aeroporto Catullo:

il piazzale di sosta aeromobili è dotato di pozzetti e rete di raccolta delle acque meteoriche e di impianto di disoleazione per il trattamento delle acque prima dello scarico nel suolo mediante trincea drenante (scarico autorizzato dal Comune di Sommacampagna);

le attività di *deicing* degli aeromobili vengono attualmente eseguite sul piazzale di sosta aeromobili; al termine del trattamento il piazzale viene ripulito mediante moto-spazzatrice per la rimozione e lo smaltimento dei prodotti per *deicing* che ricadono al suolo;

Il sottoscritto, presente all'Aeroporto di Verona, il giorno 10 Marzo 2010, dalle ore 11,52 alle ore 12,34 segnala che in quel periodo temporale non ha visto e/o percepito **nessuna azione posta in atto** che in essere stata finalizzata alla rimozione e/o allo smaltimento di prodotti per il *deicing*, che - come si vede dalle immagini e dai video - sono evidentemente **caduti sul suolo** delle piazzole di sosta normali e **non attrezzate** per salvaguardare l'ambiente.

Oltre a delle **Foto**, quel giorno, durante la mia permanenza all'Aeroporto Catullo, ho anche effettuato delle riprese **Video** realizzando dei **brevi filmati** - già pubblicati su "YoyTube" - che illustrano **due procedure di DE-ICING** che erano in quel momento in corso sul piazzale dell'Aeroporto Catullo. I **due aerei ripresi** erano posizionati sulla piazzola indicata con il **numero 02** ed erano relative alle operazioni, ormai finali, di "**sghiacciamento**" di un aereo **Meridiana** e con il **numero 03** la posizione sulle piazzole dell'Aeroporto Catullo di un aereo **Alitalia**, del quale ho ripreso - se pur in diverse fasi - quasi tutta la procedura: dalla **fusoliera**, alle **ali** ed infine al **timone di coda**.



Piazzole di sosta degli aerei sottoposti a DE-ICING

<http://www.youtube.com/watch?v=pxFgLL5t7aM>



<http://www.youtube.com/watch?v=SCjahxysyww>

http://www.youtube.com/watch?v=8K1Qb2P6V_c



<http://www.youtube.com/watch?v=E9vivuV9rLs>



<http://www.youtube.com/watch?v=ftLJHasfu0c>



<http://www.youtube.com/watch?v=6Ohl1GrJmEE>



<http://www.youtube.com/watch?v=qRBz3TkEti0>

Alcune considerazioni su il **DE-ICING** e di come questo è stato effettuato all'Aeroporto Catullo il 10.3.2010 il sottoscritto le ha anche pubblicate sul blog www.vivicaselle.eu in un messaggio di giovedì 11 marzo 2010 avente questo titolo: **ieri nevicava e oggi c'è il sole. Dove è andato a finire il liquido utilizzato per il "DE-ICING" degli aerei dell'Aeroporto Catullo?** (sito web che giornalmente conteggia accessi provenienti dal server dell'Aeroporto Catullo)

<http://vivi-caselle.blogspot.com/2010/03/ieri-nevicava-e-oggi-ce-il-sole-dove-e.html>

Al fine di inquadrare alcune delle problematiche collegate al **DE-ICING** credo "sia utile" riportare un intervento di **Aero Habitat** <http://www.aerohabitat.eu> che ha preso spunto dal messaggio ("post") che avevo pubblicato su www.vivicaselle.eu ... per scrivere una news con questo titolo: **"Deicing, litri di fluido e pollution aeroportuale"** il cui testo integrale è il seguente:

Anche in questa occasione traiamo spunto dalla nota presentata ieri sul sito <http://vivi-caselle.blogspot.com> (al quale rimandiamo per l'intero, esteso e preciso servizio) che titolava "Dove va a finire il liquido del DE-ICING degli aerei dell'Aeroporto Catullo?"



"E così sono andato all'Aeroporto a fare delle foto e delle riprese video, per vedere se gli aerei venivano spostati in qualche piazzola riservata per il DE-ICING. E ho constatato che questo non avviene, perché l'aereo dove arriva... li rimane e lì viene eseguito il DE-ICING senza spostarlo in altre piazzole.. E che rimane lì, risulta anche dal Regolamento di Scalo dell'Aeroporto Catullo, che a pagina 84 così recita: "Il servizio di DE-ICING ed ANTI-ICING è fornito a richiesta dei Vettori interessati e viene effettuato nelle piazzole di sosta degli aeromobili".

L'argomento è di interesse primario e, conoscendo la materia per le decine di migliaia di ore di volo e di operazione deicing praticate, **Aerohabitat** ritiene utile annotare le seguenti considerazioni.

Un litro di deicing per ogni metro quadro di superficie che deve essere sottoposta alla procedura che permette ad un aeromobile - rimuovendo neve, gelo e ghiaccio - di decollare in sicurezza. Le zone del velivolo interessate all'ope-

razione anti ghiaccio (anti ice) e deicing (per la rimozione della neve e del ghiaccio) sono in particolare sulle **superfici alari e sull'impennaggio di coda**. L'intento ovvio è di non permettere modifiche o alterazione del profilo aerodinamico delle superfici di volo. Ma occorre sghiacciare e/o togliere il mantello nevoso dai motori, dai carrelli ed anche dalla fusoliera. La **quantità di miscela del "glicole" di deicing** può risultare anche diluita in **percentuali con il 25-50-75%** di acqua per una quantità di fluido variabile da aeromobile ad aeromobile. *"Per un aeromobile di lungo raggio A340 sono necessari in media circa 350 litri di fluido sghiacciante e 450 litri d'acqua calda. In caso di gelate questa quantità si riduce della metà, mentre in caso di forti neviccate può essere anche triplicata."*

Altra questione è la biodegradabilità delle sostanze sghiaccianti e la possibilità che il fluido, dopo essere stato spruzzato sul velivolo, **cadendo sul piazzale e/o sul terreno possa essere assorbito dall'ambiente circostante e magari finire in falda**.

Il servizio di de-icing, anti-icing e de-snowing è svolto dall' esercente aeroportuale e/o da un qualche società delegata **in appositi piazzale dedicati per tale attività e, specifiche piazzole, dovrebbero essere attrezzate con dei sistemi per il recupero e lo smaltimento dei liquidi sghiaccianti**. La pulizia delle superfici critiche dell'aereo (ali, coda, timone e superfici di controllo), in particolari contesti invernali (ma talvolta anche in primavera ed autunno con temperature prossime allo zero termico ed anche senza precipitazioni nevose), **spesso potrebbe avvenire**, causa l'elevato numero di richieste dei velivoli e per evitare che si accumulino ritardi nei voli in partenza, **anche sulle piazzole non attrezzate per lo smaltimento della miscela di glicole ed acqua**.

Spetta al Comandante del volo, sulla base delle procedure di compagnia aerea e del tipo di velivolo **stabilire la percentuale della miscela e l'orario d'inizio del trattamento**. Ogni anno la "SAS Group's airlines" impiega una media intorno a **4.500.000 litri di "deicing fluid"**. Quanto sia utilizzato annualmente su ogni singolo scalo aereo della Penisola è invece un dato che - al momento - non conosciamo ancora. **Ma il punto chiave di questa indispensabile ed obbligatoria operazione di deicing-antiice e de snowing è la quantità complessiva, annuale di fluido che un aeroporto deve smaltire**. E' una domanda che va comunque collegata alla effettiva ed efficiente infrastruttura certificata di smaltimento, **trattamento e recupero del liquido sghiacciante e del numero delle piazzole effettivamente attrezzate allo scopo**.

Quali sono gli aeroporti italiani **che dispongono delle specifiche piazzole a norma?** Quanti aeroporti, invece, devono, nell'ambito dell'accordo di programma sottoscritto con ENAC per l'ottenimento del Certificato di Aeroporto e delle concessione 40ennale, **ancora ottemperare?**

A questa News di Aero Habitat sono stati allegati i seguenti documenti:

**Kilfrost Aviation Winter Safety
Cryotech Safe Deicing Aircraft Operation
ACRP Deicing Impact Interim**

Conclusioni

Tutto ciò premesso il sottoscritto ritiene pertanto che da quando è entrato in esercizio l'Aeroporto Valerio Catullo, le procedure di DE_ICING, siano sempre state eseguite sulle "normali" piazzole di sosta degli aerei e **non in piazzole "attrezzate" per il DE-ICING che possano permettere il recupero dei fluidi utilizzati** in modo che così non vi possa essere nessun tipo di inquinamento della sottostante falda freatica di detta infrastruttura aeroportuale.

Si chiede alla Procura della Repubblica - oltre a quanto già segnalato in merito alla Violazione di V.I.A. e di V.A.S. - **di voler accertare se - in questi anni - vi siano stati ripetuti inquinamenti della falda freatica in conseguenza delle attività di DE-ICING** come queste sono state effettuate all'Aeroporto Catullo di Verona e da come queste risulterebbero essere ancora effettuate come risulta dalle Foto e dai Video allegati alla presente Comunicazione.

Si chiede alla Commissione Europea - che "per conoscenza" riceve questa segnalazione - di valutare quanto inviato e qui segnalato che potrebbe essere un altro esempio delle violazioni effettuate dalla Catullo S.p.A. ed un altro esempio di impatto ambientale "non risolto" creato all'ambiente e al territorio conseguentemente alle attività di DE-ICING, come queste verrebbero da sempre e ancora oggi effettuate all'Aeroporto "Valerio Catullo" di Verona.

Si chiede all'Ufficio Ecologia di Sommacampagna - che "per conoscenza" riceve questa segnalazione - di verificare se nell'autorizzazione che sarebbe stata rilasciata (come dichiara l'Aeroporto Catullo) per realizzare la "trincea drenante" sia stato previsto che in quel luogo sia pertanto permesso che vengano "scaricato sul suolo" delle acque (che evidentemente sono inquinate da liquido antigelo), come queste sono provenienti da attività di DE-ICING.

Per quanto segnalato con la presente comunicazione, il sottoscritto denuncia il fatto alla Procura della Repubblica di Verona per tutte le conseguenze penali che vi si possano ravvisare, chiedendo che i responsabili vengano perseguiti a norma di legge. Chiede, altresì, di essere informato - ai sensi dell'art. 408 c.p.p. - qualora la Procura della Repubblica di Verona intendesse avanzare richiesta di archiviazione.

Un cittadino "nativo" di Caselle:

Beniamino Sandrini