

**Beniamino Sandrini**

**Via del Fante, n° 21**

37066 CASELLE di Sommacampagna

T. 0458581200 Cell. 3485214565

Mail: beniaminosandrini@virgilio.it



Caselle d'Erbe, **22.06.2011**

**C.E. Dossier: EU-Pilot 240/08/ENVI**  
**Procura della Repubblica: 805/08 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, nonché 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.**

## Oggetto:

**Richiesta copia dei risultati della Campagna di monitoraggio concordata con l'ARPA Veneto, della durata MINIMA di 60 giorni nei mesi INVERNALI e 60 giorni nei mesi ESTIVI effettuata dall'Aeroporto Catullo, al fine di rappresentare più fedelmente possibile le dinamiche di formazione e dispersione degli inquinanti in tutte le condizioni meteorologiche".**

## Visto che:

In data **15 Febbraio 2011**, indirizzata al Sindaco di Sommacampagna e "per conoscenza" al Sindaco di Villafranca, avevo scritto una lettera che, di fatto, era una "**OSSERVAZIONE [fuori termine] alla V.A.S. del P.A.T. di Sommacampagna**" e... che aveva ad oggetto: "**PROPOSTA per un NUOVO Piano di Sviluppo Aeroportuale della Catullo SpA, finalizzata ad un miglior utilizzo delle aree del sedime aeroportuale al fine di ottenere opere di mitigazione e di compensazione ambientale per diminuire gli impatti "CIVILI e MILITARI" dell'Aeroporto**".

In data **15 Aprile 2011**, indirizzata al Direttore Generale della Catullo SpA e per conoscenza anche al Sindaco di Sommacampagna, avevo scritto una lettera che aveva questo oggetto: "**RICHIESTA che il NUOVO Piano di Sviluppo Aeroportuale della Catullo SpA, sia finalizzato al miglior utilizzo delle aree del sedime aeroportuale al fine di realizzare opere di mitigazione e di compensazione ambientale - per diminuire gli impatti "CIVILI e MILITARI" - dell'Aeroporto**".

In data **20 Giugno 2011**, pubblicato su "**Il Cambiamento dal Virtuale al reale**" è uscito questo articolo: "**Rumore e malattie: l'insostenibile impatto degli aeroporti italiani**" il cui testo è il seguente:

*Diverse centinaia di aerei ogni giorno che ti passano sopra la testa, eppure non è di torcicollo che soffrono, e muoiono, gli abitanti che risiedono nei pressi dei grandi aeroporti d'Italia. L'**inquinamento acustico** è stato riconosciuto da diversi studi come causa di malattie respiratorie e gastriche, ipertensione e disturbi psichici. E poi ci sono tutti i danni causati dall'**inquinamento ambientale**: aumenti consistenti di ozono, idrocarburi, metalli pesanti e particolato sono stati più volte rilevati nelle zone aeroportuali.*

*L'ultimo caso è quello di Malpensa, che un'**inchiesta** del Fatto Quotidiano ha ricostruito in maniera accurata. L'aeroporto milanese è in procinto di espandersi; c'è un progetto ambizioso che mira a trasformarlo in uno snodo*

All' **Ing. Massimo Soppani**

Direttore Generale Catullo SpA

Piazzale Aeroporto "Valerio Catullo"

37066 - SOMMACAMPAGNA - VR

**e per conoscenza:**

Al **Dott. Gianluigi Soardi**

Sindaco Comune di Sommacampagna

Piazza Carlo Alberto, 1

37066 - SOMMACAMPAGNA - VR

fondamentale per tutta la regione con la **realizzazione di una terza pista**. La situazione ambientale però, già adesso desta più di una preoccupazione e getta diverse ombre sull'opportunità di costruire ancora.

Già nel 1999 Umberto Quintavalle, proprietario di un terreno di 210 ettari nel parco del Ticino, aveva intentato una causa contro Sea – la s.p.a. che gestisce gli scali milanesi – accusandola di danno biologico, visto che le continue emissioni rilasciate dagli aerei in decollo avevano praticamente **desertificato il suo territorio**. Nel 2008 la sentenza ha dato ragione a Quintavalle, condannando Sea ad un risarcimento di 5 milioni di euro.

Da allora si è aperto un fronte di indagine che ha portato a scoperte inquietanti: Arpa Lombardia, in seguito a numerose misurazioni ha riscontrato aumenti costanti e preoccupanti nei livelli di ozono, nanoparticelle e metalli pesanti. La Asl della provincia di Varese ha riscontrato un parallelo aumento della **mortalità per malattie respiratorie** di quasi il 55 per cento negli ultimi 12 anni, a fronte di aumenti, nelle zone adiacenti, che vanno dall'8 al 14 per cento; e in uno studio dell'Università Cattolica di Brescia si rilevano i livelli preoccupanti raggiunti da alcune sostanze cancerogene nella zona.

Nell'ottobre 2010 ecco che arriva una nota del ministero dell'Ambiente. Malpensa viene definito, senza mezzi termini, un "**disastro ecologico**"; in allegato una relazione del Corpo Forestale dello Stato del dipartimento di Varese, che ne attesta effetti devastanti sull'ambiente: morie degli uccelli, desertificazione dei boschi. La nota è rivolta a tutti gli enti con competenze aeroportuali, come i ministeri dei Trasporti e dell'Agricoltura, la Regione Lombardia e l'ente Parco del Ticino. Nessuno però la prende in considerazione: il titolo Sea – ipotizza Il Fatto – era in procinto di essere quotato in borsa ed una rivelazione del genere avrebbe danneggiato gravemente i suoi titoli.

Ma quello di Malpensa non è un caso isolato. I grandi aeroporti italiani sono da anni oggetto di studi sanitari e ambientali che ne dimostrano l'insostenibilità. **Ciampino** è stato oggetto dello studio 'Sera' sugli effetti del rumore Aeroportuale, istituito dal Dipartimento di Epidemiologia del Servizio Sanitario Regionale su mandato dell'assessorato all'Ambiente della Regione Lazio e in collaborazione con le Amministrazioni comunali interessate. Lo studio, svolto con la collaborazione dell'Archivio di Farmaceutica della Regione Lazio, ha dimostrato un aumento considerevole del numero di prescrizioni di farmaci legati a **malattie respiratorie** e di medicine antidepressive.

Ha inoltre rilevato un'associazione tra rumore aeroportuale, ipertensione e fastidio generato da rumore, detto annoyance.

Oltre al rumore poi, Ciampino rimane uno dei comuni con l'**inquinamento atmosferico** più elevato della regione, con le polveri sottili che superano i valori legali mediamente un giorno su quattro. Sebbene non siano stati effettuati studi a riguardo è probabile che anche questi fattori abbiano influenze sulla salute e la qualità della vita dei cittadini. Per questi motivi, lo scorso marzo, i sindaci delle zone adiacenti hanno chiesto al governo e all'Enac un intervento immediato.

E che dire poi di **Fiumicino**? Anche qui è in progetto un'espansione imminente, con costruzione della quarta quinta e sesta pista. Un colosso che incrementerebbe di parecchio il traffico aereo e l'inquinamento, e andrebbe a peggiorare una situazione anche adesso insostenibile. Il comitato **Fuoripista** ha denunciato che da un monitoraggio acustico effettuato nelle zone abitate e limitrofe all'aeroporto Leonardo da Vinci in collaborazione con Legambiente risulta un superamento costante dei limiti di rumore previsti per i centri abitati, con emissioni di decibel doppie rispetto ai limiti consentiti.

Insomma, in tutta Italia i mega-aeroporti causano ingenti danni ambientali e alla salute delle persone. Qualcosa forse sta cambiando, se è vero che il 2 marzo scorso il **ministero della Salute** ha finanziato con 550mila euro uno **studio epidemiologico** coordinato tra le Asl di Torino, Pisa, **Verona**, Milano per certificare l'impatto degli aeroporti italiani.

In data **20 Giugno 2011** è stato pubblicato un Comunicato Stampa della provincia di Verona che aveva ad oggetto: **Quinto Rapporto sullo Stato dell'ambiente. Presentazione dei dati dell'ultimo monitoraggio** con questo testo:

**Oggi**, nella **Sala Rossa** del **Palazzo Scaligero**, l'assessore all'Ambiente **Fabio Venturi** ha presentato il 5° Rapporto sullo Stato dell'ambiente in provincia di Verona, disponibile sul sito della Provincia al link del settore Ambiente. Erano presenti: **Giancarlo Cunego**, direttore Arpav dipartimento di Verona; **Carlo Poli**, dirigente del settore Ambiente e **Ottorino Piazzi**, coordinatore Rapporto sullo Stato dell'ambiente. Il rapporto, finanziato dalla Provincia, contiene le rilevazioni fatte in collaborazione con Arpav sui principali indicatori della qualità ambientale. Ci sono le ultime misurazioni che riguardano ambiente urbano, aria, acqua, rifiuti, radioattività e clima. I monitoraggi effettuati mostrano come, negli anni 2009 e 2010, la situazione sia stabile, senza situazioni di peggioramento o di allarme sugli indicatori principali che sono: acqua, aria e rifiuti. In alcuni casi i dati mettono addirittura in risalto alcuni miglioramenti.

#### **ARIA**

Per quanto riguarda l'aria, gli indicatori mostrano che non è stata superata la concentrazione media annuale di PM10 prevista dalla normativa. Il Decreto Ministeriale 2 aprile 2002, n. 60, fissa infatti a 40 µg/m<sup>3</sup> il valore limite di PM10 come media annuale: sia nella città di Verona che in provincia la concentrazione di PM10 rientra in questo limite.

Ci sono stati invece gli sforamenti giornalieri dei parametri, non solo in città ma anche in montagna. Il dato positivo, invece, è che non ci sono tracce di metalli nell'aria e che il benzene è ben al di sotto di quanto previsto dalla legge.

#### **ACQUA**

Gli indicatori dell'acqua descrivono la quantità delle risorse idriche, la qualità delle acque e l'impoverimento delle stesse. L'acqua deriva da falde superficiali e da falde profonde. La buona notizia è che le falde profonde, quelle utilizzate dagli acquedotti per pescare l'acqua potabile, sono di ottima qualità. Ci sono invece tracce di nitrati nelle falde superficiali, derivate principalmente da sostanze usate in agricoltura per la concimazione.

Per quanto riguarda i fiumi, la situazione delle acque è stazionaria, ed è buona la qualità delle acque del Lago di Garda, dove per tutto il 2010 non si è mai dovuti ricorrere a provvedimenti di divieto della balneazione.

## RIFIUTI

Gli indicatori mostrano che negli ultimi anni vi è stata una riduzione nella produzione di rifiuti, con una inversione di tendenza rispetto agli anni 2007 e 2008 caratterizzati anche da un aumento demografico. Al 31/12/2009 la percentuale di raccolta differenziata era del 53%, bisogna arrivare al 65% entro il 2012.

**Vicepresidente Venturi:** "Il Rapporto ci fornisce una fotografia dell'ambiente veronese che risponde da sola ai 'gufi' che, per motivi di strumentalizzazione politica, parlano sempre in toni allarmistici. Invece la situazione del nostro territorio è buona, anzi va migliorando. Pensiamo ad esempio all'aria o ai rifiuti. La lotta allo smog si conduce con misure su ampia scala e attraverso l'utilizzo delle energie rinnovabili, che rappresentano una leva importante di miglioramento di qualità dell'aria, compariranno nel prossimo Rapporto. Per quanto riguarda invece i rifiuti va osservato che per i veronesi sta diventando un gesto naturale quello della raccolta differenziata e non più un obbligo. In generale, siamo quindi sulla buona strada nell'azione di tutela del nostro ambiente. Gli obiettivi sono a portata di mano, serve il contributo di tutti e servono proposte concrete al posto degli allarmismi".

**Direttore ARPAV Cunego:** "Quest'ultimo rapporto mostra un trend in miglioramento rispetto agli anni precedenti. L'unico problema potrebbe essere rappresentato dalla concentrazione dell'ozono in estate, a causa delle condizioni meteorologiche che caratterizzano il periodo. I dati che abbiamo raccolto ci hanno permesso di fotografare la situazione ambientale per trovare delle soluzioni sui principali problemi del territorio".

In data **21 Giugno 2011** (come tutti gli anni) è iniziata l'Estate che si concluderà il 21 Settembre quando inizierà l'Autunno che terminerà il 21 Dicembre con l'inizio dell'Inverno che terminerà il 21 Marzo all'inizio della Primavera e in merito a: "**ESTATE**" e: "**INVERNO**" vorrei ricordare quanto riportato nel **Parere n° 370 del 30.10.2009** della **Commissione V.I.A.-V.A.S. Nazionale** - relativamente al **Piano di Sviluppo Aeroportuale** - che così recita:

1. Lo Studio di Impatto Ambientale dovrà prevedere per la caratterizzazione della componente Atmosfera, una campagna di rilevazione per tutti gli **inquinanti** d'interesse, nelle forme,

tempi e modalità previsti dalla normativa vigente, facendo sì che:

- (i) l'output del modello utilizzato sia in forma grafica (grigliato),
- (ii) siano evidenziate le emissioni totali per i vari scenari e sorgenti,
- (iii) venga individuata in modo univoco la definizione e la localizzazione delle sorgenti considerate,
- (iv) siano chiare le tecniche di campionamento e misura della qualità dell'aria (come intervalli temporali di monitoraggio, strumentazione utilizzata ecc) e le informazioni per i rilievi dei parametri meteorologici misurati contestualmente agli inquinanti.

L'analisi dell'inquinamento atmosferico, associato all'attività dell'Aeroporto di Verona dovrà essere sviluppata in conformità a quanto indicato nel Decreto Ministeriale n. 60/2002.

Obiettivo della caratterizzazione della qualità dell'aria è quello di stabilire la compatibilità ambientale dell'opera con le normative vigenti in materia di inquinamento atmosferico, sia allo stato attuale sia allo stato futuro (configurazione di progetto), a seguito dell'adeguamento dell'attuale aeroporto alla nuova configurazione di traffico ipotizzata.

L'analisi della qualità dell'aria dovrà essere articolata attraverso le seguenti fasi:

- Caratterizzazione dello stato attuale;
- Analisi delle condizioni meteorologiche;
- Localizzazione e caratterizzazione delle sorgenti di emissione degli inquinanti;
- Localizzazione e caratterizzazione dei ricettori;
- Previsione delle concentrazioni degli inquinanti nella zona limitrofa l'aeroporto, effettuata mediante l'utilizzo di modello matematico per la simulazione dei fenomeni diffusivi.

Per la caratterizzazione della qualità dell'aria dell'area oggetto di studio, si dovrà procedere

all'acquisizione di dati relativi ai rilievi di inquinamento atmosferico riguardanti il periodo precedente all'ampliamento dell'aeroporto, pari almeno a 3 anni.

DELLA  
Commissione  
dell'Impianto  
di Caselle

In via preferenziale si dovrà considerare, quali dati di partenza per la definizione dello stato della qualità dell'aria, quelli desumibili dalle reti di rilevamento pubbliche (ARPA-Regione), integrati da misure puntuali, a cura del Proponente.

I parametri di inquinamento da tenere in considerazione per la definizione dello stato *ante operam* sono :

- Ossidi di Azoto (NO, NO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub>),
- Monossido di Carbonio (CO),
- Biossido di zolfo (SO<sub>2</sub>),
- Ozono (O<sub>3</sub>)
- PTS (PM10 – PM2.5)

La campagna di monitoraggio da concordare con l'ARPA Veneto, dovrà avere una durata minima di 60 giorni nei mesi invernali e 60 giorni nei mesi estivi al fine di rappresentare il più fedelmente possibile le dinamiche di formazione e dispersione degli inquinanti in tutte le condizioni meteorologiche.

L'analisi delle sorgenti di emissione dovrà riguardare tutte le sorgenti pur se particolare attenzione andrà posta a quelle direttamente legate alle attività aeroportuali, al fine di valutare il più compiutamente possibile tutte le ripercussioni sull'ambiente determinate dall'attività in esame.

L'analisi del territorio, infine dovrà individuare e classificare i ricettori che saranno influenzati dall'attività dell'aeroporto.

Una volta individuate e caratterizzate le sorgenti di inquinanti, nonché i ricettori, si provvederà alla stima delle emissioni e delle concentrazioni di inquinanti in determinati punti circostanti l'aeroporto, opportunamente individuati come rappresentativi delle situazioni di maggior criticità.

Potrà essere efficacemente utilizzato, per le simulazioni, un modello tipo ISC3 in grado di ipotizzare la diffusione di inquinanti aereodispersi in atmosfera.

Visto che... di questo Parere della Commissione V.I.A.-V.A.S. Nazionale, vorrei evidenziare e ricordare quanto riportato in una frase come sopra riquadrata in colore rosso, che così recita: "**La campagna di monitoraggio da concordare con l'ARPA Veneto, dovrà avere una durata MINIMA di 60 giorni nei mesi INVERNALI e 60 giorni nei mesi ESTIVI al fine di rappresentare più fedelmente possibile le dinamiche di formazione e dispersione degli inquinanti in tutte le condizioni meteorologiche**"...

Visto che... vorrei invitare anche a rileggere questa parte del Parere della Commissione VIA-VAS Nazionale in tutta la sua interezza, parola per parola che, tra l'altro, prevedono l'esame di "**diverse sorgenti**" la "**classificazione dei ricettori**" e la conseguente "**stima delle emissioni e la concentrazione di inquinanti**" che dovranno essere attuate e verificate su "**determinati punti circostanti l'aeroporto, opportunamente individuati come rappresentativi delle situazioni di maggior criticità**" tra le quali credo vi sia l'abitato di Caselle e le infrastrutture autostradali contermini che sommate all'inquinamento dell'Aeroporto impattano sulla popolazione ivi residente.

Visto che... è quindi evidente che vi sia la necessità di esaminare la situazione ambientale di Caselle visto anche i risultati (alquanto strani e datati) come questi sarebbero stati riportati sul Rapporto Annuale dell'Ambiente pubblicato pochi giorni fa, nel quale, in merito all'Aeroporto Catullo, è stato scritto solo questo:

### Le fonti antropogeniche di emissioni di inquinanti atmosferici: Le emissioni aeroportuali

Le emissioni prodotte dagli aeroporti presenti nel territorio regionale veneto tra i quali l'aeroporto Valerio Catullo di Villafranca di Verona (VR) sono state calcolate, per l'anno 2005, dall'Osservatorio ARIA di ARPAV utilizzando il software INEMAR.

INEMAR è uno strumento informatico, in uso presso l'Osservatorio Aria di ARPAV, finalizzato alla costruzione dell'inventario delle emissioni in atmosfera, ovvero alla stima delle emissioni degli inquinanti, a livello comunale, per diversi tipi di attività (ad esempio: riscaldamento, traffico, agricoltura e industria) e per tipo di combustibile, secondo la classificazione internazionale adottata nell'ambito delle linee guida EMEP/CORINAIR (denominata SNAP972), in conformità alle indicazioni contenute nel DM n. 261/2002.

Inizialmente realizzato dalla Regione Lombardia, con una collaborazione della Regione Piemonte, dal 2003 INEMAR è gestito da ARPA Lombardia e dal 2006 è sviluppato nell'ambito di una collaborazione interregionale, che tuttora vede fra i partecipanti le Regioni Lombardia, Piemonte, Veneto, Friuli Venezia Giulia, Emilia-Romagna, Puglia e le Province autonome di Trento e di Bolzano, e recentemente le Marche.

La metodologia di stima implementata nel modulo di calcolo di INEMAR si basa su quanto proposto dalle linee guida dell'Agenzia Europea per l'Ambiente (EEA) contenute nell'"Atmospheric Emission Inventory Guidebook" vers. 3, relative alla metodologia CORINAIR.

Ai fini della stima delle emissioni, il percorso compiuto da un aereo può essere scomposto in due parti:

- landing/take off cycles (LTO): include tutte le attività e le operazioni di un aereo al di sotto del limite dei 1000 m., che corrisponde all'altezza standard della zona di rimescolamento;
- cruise: comprende le fasi di volo al di sopra dei 1000 m.

Le emissioni aeree legate ai processi di combustione sono calcolate solo relativamente alle attività del ciclo LTO, poiché i fattori di emissione per la fase di crociera hanno una elevata incertezza.

L'utilizzo del modulo di calcolo ha richiesto la conoscenza dei movimenti "classificati" per tipo di aereo, di movimento, di nazionalità ed ora, a partire dai dati di traffico aereo forniti dalla società di gestione aeroportuale per l'anno 2005.

Per ogni movimento (decollo od atterraggio) registrato nello scalo aeroportuale nell'anno 2005, la società di gestione ha fornito i seguenti dati relativi sia all'aviazione commerciale (AC) che all'aviazione generale (AG – piccoli velivoli):

- data e ora del volo;
- tipo di movimento (atterraggio o decollo);
- modello dell'aeromobile (Mod. AM);
- tipo di aereo (codice ICAO, International Civil Aviation Organization).

Una volta calcolata l'emissione totale attribuibile all'aeroporto di Villafranca di Verona (v. ultima colonna a destra di Tabella 3), per disaggregarla nei Comuni su cui insistono le rotte degli aerei nelle fasi di atterraggio e decollo sono state utilizzate le configurazioni delle rotte di volo per l'anno 2005 fornite dalla società di gestione aeroportuale (fonte: AIP – Aeronautical Information Publication, dell'Ente Nazionale di Assistenza al Volo4).

Le rotte AIP sono state ridisegnate su mappa mediante il GIS Arcview, come da Figura 2.

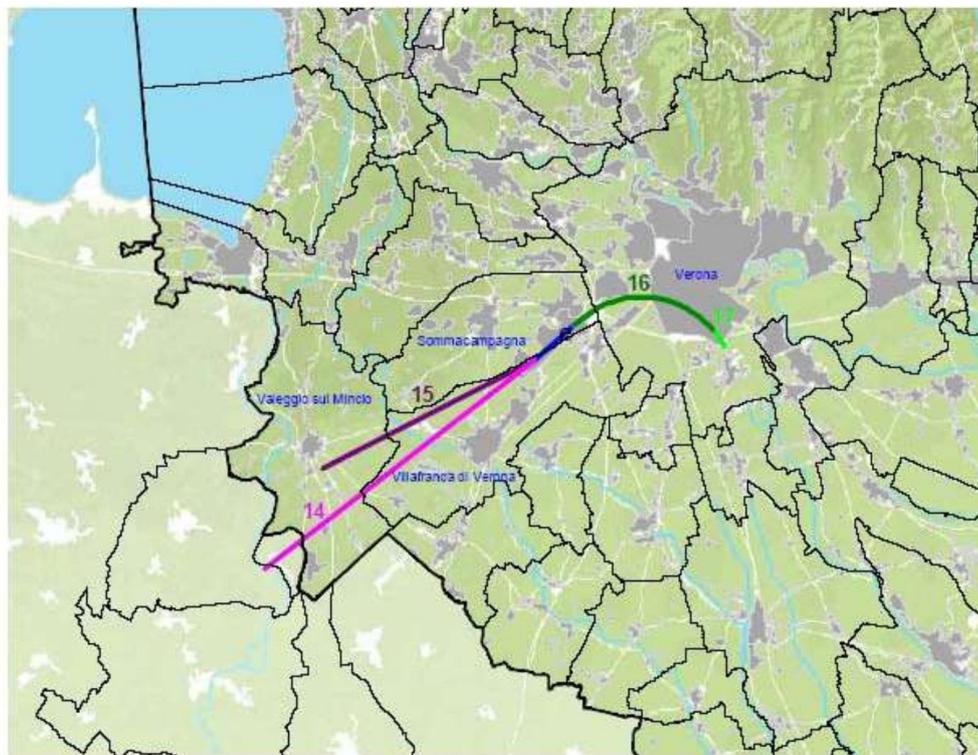
Secondo quanto indicato dalla società di gestione aeroportuale, nella Figura 2 il numero '14' identifica in INEMAR la rotta utilizzata nel 100% degli atterraggi (relativa alla pista 04), il numero '15' la rotta utilizzata nel 75% dei decolli (pista 22) ed i numeri '16' e '17' la rotta utilizzata nel 25% dei decolli (pista 4), dove la 17 è impiegata dagli aeromobili di tipo MD81 e B737-300 (cui corrisponde il maggior numero di movimenti).

Tabella: emissioni complessive e ripartite per comune, dell'aeroporto Villafranca di Verona nell'anno 2005

Inquinante	Udm	Villafranca	Valeggio	Sommacampagna	Verona	Totale provincia
CO	t/a	94.0	33.2	16.4	9.2	152.7
CO2	kt/a5	23.3	8.5	4.6	3.2	39.5
COV	t/a	21.7	7.6	3.8	2.1	35.2
NOx	t/a	81.7	31.0	18.7	15.6	147.1
PTS	t/a	1.2	0.4	0.2	0.1	1.9
PM10	t/a	1.2	0.4	0.2	0.1	1.9
PM2.5	t/a	1.1	0.4	0.2	0.1	1.8
SO2	t/a	7.4	2.7	1.5	1.0	12.5

**Visto che...** è evidente che quanto riportato nella pagina precedente deve essere riesaminato se da questi dati risulterebbe che il Comune di Sommacampagna avrebbe un inquinamento pari alla metà di quello del Comune di Valeggio e pari ad un quinto di quello del Comune di Villafranca, soprattutto se i decolli avverrebbero verso la città di Verona... appare irrisoria la quantità di inquinamento assegnata alla città di Verona.

Figura: Rotte di decollo ed atterraggio per l'Aeroporto Valerio Catullo di Villafranca di Verona (VR)



**Tutto ciò premesso e visto che...** è già trascorsa sia l'ESTATE 2010 come è già trascorso anche l'INVERNO 2011 e pertanto richiamando, quanto contenuto nel Parere n° 370 della Commissione V.I.A.-V.A.S. Nazionale del 30 Ottobre 2009 come sotto ri-evidenziato:

La campagna di monitoraggio da concordare con l'ARPA Veneto, dovrà avere una durata minima di 60 giorni nei mesi invernali e 60 giorni nei mesi estivi al fine di rappresentare il più fedelmente possibile le dinamiche di formazione e dispersione degli inquinanti in tutte le condizioni metereologiche.

**Con la presente...**

... si inoltra formale richiesta di copia dei risultati della Campagna di monitoraggio concordata con l'ARPA Veneto, della durata MINIMA di 60 giorni nei mesi INVERNALI e 60 giorni nei mesi ESTIVI effettuata dall'Aeroporto Catullo, al fine di rappresentare più fedelmente possibile le dinamiche di formazione e dispersione degli inquinanti in tutte le condizioni meteorologiche" che abbiano interessato il territorio di Caselle.

Richiedendo comunque sempre necessario un decisivo intervento del Sindaco al fine che la "V.I.A. - Valutazione di Impatto Ambientale" sia rispettata e applicata anche dall'Aeroporto Catullo, si porgono i più distinti saluti.

Un cittadino "nativo" di Caselle:

*Beniamino Sandrini*