

**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... bastaa!!!**

[www.vivicaselle.eu](http://www.vivicaselle.eu)

**NO alla DISCARICA**

Caselle d'Erbe, 27.07.2011

**C.E. Dossier: EU-Pilot 240/08/ENVI**

**Procura della Repubblica: 805/08 ANCNR**

**Al Sindaco: Gian Luigi Soardi**  
**Comune di Sommacampagna**

Piazza Carlo Alberto, 1

37066 - SOMMAMPAGNA

*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.*

**Oggetto:**

**Richiesta di intervento risolutorio al fine che sia reso valido, vigente ed efficace il DPR n° 0496 del 11.12.1997 e del DPR n° 476 del 09.11.1999 e che l'Aeroporto V. Catullo, eviti l'utilizzo del "reverse".**

Con una pista così lunga, oltre 3 km, al sottoscritto, appare incomprensibile che gli aerei che atterrano all'Aeroporto Catullo abbiano da utilizzare il "reverse", il "freno motore" per poi accedere alla Aerostazione. L'utilizzo del "reverse", ricordo, è una tra le attività più rumorose, che se effettuate di notte diventa un'attività insopportabile.



22 LUG. 2011



Egregio  
Dott. CAMILLO ANDREANA  
Prefetto di Bergamo  
SEDE

Bergamo 20 Luglio 2011

**OGGETTO: validità, vigenza ed efficacia del DPR n° 0496 del 11.12.1997 e del DPR n° 476 dell'09.11.1999**

Eccellenza,

In allegato trasmetto copia della corrispondenza intercorsa fra il Ministero dell'Ambiente e l'Associazione Nazionale Comuni Aeroportuali Italiani dalla quale si evince la piena validità dei decreti in oggetto riguardanti i voli notturni e la chiusura degli scali aeroportuali dalle ore 23.00 alle 06.00.

La SABCO spa, gestore dell'aeroporto di Orio al Serio, negli anni antecedenti l'approvazione della zonizzazione acustica, avvenuta il 22 Novembre 2010, pur in assenza delle zone di rispetto e pertanto impossibilitata a dimostrare che nella zona A il livello di rumore non superava i 60 Db (A) LVAN, ha continuato ad autorizzare i voli notturni e a sottoscrivere impegni a lungo termine con le compagnie del cargo.

Attualmente la media del rumore (media del pollo) accertata nei primi mesi del 2011 (vedi tabella SABCO controllore e controllato) dalla centralina di Via Quasimodo (zona A) nel quartiere di Campagnola è di gran lunga superiore ai 60 Db(A) LVAN, mentre quella di Via Linneo nel quartiere di Colognola, peraltro posizionata erroneamente, supera costantemente i 60 Db (A) LVAN.

Alla luce di quanto sopra appare evidente che la richiesta più volte inoltrata dal Comitato Aeroporto Bergamo agli Enti competenti di cancellare i voli notturni è più che legittima in quanto conforme ai dispositivi previsti dalla legge.

Tutto ciò premesso mi rivolgo ai Lei quale rappresentate dello Stato Italiano perché le leggi attualmente in vigore in materia di voli notturni vengano fatte rispettare.

Ringrazio per l'attenzione e porgo distinti saluti.

Degna Milesi  
Aderente Comitato Aeroporto Bergamo  
Via G. De Grassi 3  
24125 BERGAMO

Allegati:

- 1) lettera Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare - U prot-DVA - 2011-000049 del 12.01.2011 a firma dott. Mario Grillo
- 2) lettera A.N.C.A.I. ai Sindaci dei Comuni in indirizzo del 24.01.2011
- 3) bollettino mensile di informazione Aeroporto di Bergamo - Orio al Serio - periodo di riferimento Maggio 2011

Significativo da segnalare che sull'Allegato come questo è stato spedito al Prefetto di Bergamo, il fax risulti essere stato spedito: "Da: ANCAI 065730772 A: G. LUIGI SOARDI", che altri non sarebbe che il Sindaco di Sommacampagna.

Da: ANCAI 0657303772 A: G. LUIGI SOARDI

Data: 24/01/2011 Ora: 17.04.06

Pa



Ministero dell'Ambiente  
e della Tutela del Territorio e del Mare  
Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali



Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e  
del Mare - Direzione Generale Valutazioni Ambientali

U.prot DVA~ 2011 \*\* 000049 del 12/01/2011

*Restituire a:*

*Prof. Mottolone* .....



AN.C.A.I.  
Associazione Nazionale dei Comuni  
Aeroportuali Italiani  
Via Portuense, 2498  
00054 Fiumicino (RM)  
c.a. sig. Mario Aspesi

OGGETTO: Richiesta di validità, vigenza ed efficacia del DPR n°476 del 09/11/1999 e del DPR N°496 del 11/12/1997

La scrivente Divisione V - IAER ha ricevuto, ed acquisito al prot. DV A-2010-0030529 del 16/12/2010, la nota con la quale il signor Mario Aspesi, presidente dell'AN.C.A.I. (Associazione Nazionale dei Comuni Aeroportuali Italiani) chiedeva alcune delucidazioni in merito:

al Decreto del Presidente della Repubblica 11 dicembre 1997, n. 496 recante "Regolamento recante norme per la riduzione dell'inquinamento acustico prodotto dagli aeromobili civili" e al Decreto del Presidente della Repubblica 9 novembre 1999, n. 476 recante "Regolamento recante modificazioni al decreto del Presidente della Repubblica 11 dicembre 1997, n. 496, concernente il divieto di voli notturni" che sostituisce l'articolo 5 del DPR 11 dicembre 1997, n. 496

- / ai compiti ed incombenze in carico alle Commissioni Aeroportuali
- / alla valutazione di impatto da rumore aeroportuale nella zona di rispetto A.

I decreti in oggetto fissano le modalità per il contenimento e l'abbattimento del rumore prodotto dagli aeromobili civili nelle attività aeroportuali.

Nell'affrontare i problemi dell'inquinamento acustico negli aeroporti si adotta un approccio equilibrato, al fine di individuare le misure più idonee ad ottenere il massimo beneficio ambientale al minor costo, salvaguardando le esigenze del mercato interno, come indicato dalla direttiva. 2002/30/CE.

Ai sensi dell'art. 1 del DPR 9 novembre 1999, n. 476, possono essere autorizzati, con decreto del Ministro dell'ambiente, di concerto con il Ministro dei trasporti e della navigazione, sentite le regioni e gli enti locali territorialmente competenti, per i singoli aeroporti, voli notturni diversi da quelli di Stato, sanitari e di emergenza, ove venga accertato, dagli organi di controllo competenti, il mancato superamento della zona di rispetto A dell'intorno aeroportuale del valore di 60 dB(A) "Lvan.

L'art. 6. del Decreto Legislativo 17 gennaio 2005, n. 13 recante "Attuazione della direttiva 2002/30/CE relativa all'introduzione di restrizioni operative ai fini del contenimento del rumore negli aeroporti comunitari" riporta " Entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore del presente decreto, e' istituito, presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti un Comitato tecnicoconsultivo al fine di emanare linee di indirizzo per l'adozione delle restrizioni operative di cui al presente decreto, nonché per individuare e proporre all'E.N.A.C. le ipotesi di eventuali restrizioni operative ritenute idonee, alla luce delle valutazioni di cui all'articolo 4, comma 1, ad evitare il ripetersi" del superamento dei limiti acustici di cui all'articolo 2. Il Comitato tecnico-consultivo opera tenendo conto delle eventuali proposte delle Commissioni aeroportuali competenti, nonché delle osservazioni dei soggetti interessati di cui all'articolo 10 e stabilisce le modalità idonee a garantire l'adeguata pubblicità di cui all'articolo 10, commi 1, in accordo con E.N.A.C.

La Commissione aeroportuale ha verificato il superamento dei limiti acustici di cui all'articolo 2, ne dà tempestiva comunicazione al Comitato tecnico-consultivo di cui al comma 1, nonché all'E.N.A.C., formulando eventuali proposte e fornendo la documentazione necessaria.

Le restrizioni operative previste dal presente decreto sono adottate dall'E.N.A.C., con proprio provvedimento emanato entro 60 giorni dalla proposta del Comitato tecnico-consultivo di cui al comma 1, tenendo conto delle eventuali indicazioni operative della competente commissione aeroportuale.

Gli oneri connessi allo svolgimento della attività di valutazione prevista dal comma 1 ed i costi inerenti al funzionamento del Comitato, ivi compreso il trattamento economico di missione eventualmente spettante ai componenti del medesimo Comitato, sono posti a carico del gestore dell'aeroporto interessato".

Il Decreto Ministeriale 31 ottobre 1991 recante "Metodologia di misura del rumore aeroportuale" agli art. 5 e 6 stabilisce che una commissione presieduta dal competente direttore della circoscrizione aeroportuale e composta da un rappresentante per ognuno dei seguenti soggetti: regione, provincia e comuni interessati; Agenzia regionale per la protezione dell'ambiente; dell'Ente nazionale di assistenza al volo, vettori aerei, società di gestione aeroportuale, entro novanta giorni

dal suo insediamento, definisce: "

1. le procedure antirumore che sono adottate con provvedimento del direttore della circoscrizione aeroportuale

2. i confini delle seguenti aree di rispetto: zona A, zona B, zona C, nell'intorno aeroportuale. All'interno di tali zone valgono i seguenti limiti per la rumorosità prodotta dalle attività aeroportuali:

zona A: l'indice L<sub>VA</sub> non può superare il valore di 65 dB(A); zona B: l'indice L<sub>VA</sub> non può superare il valore di 75 dB(A); zona C: l'indice L<sub>VA</sub> può superare il valore di 75 dB(A).

Al di fuori delle zone A, B e C l'indice L<sub>VA</sub> non può superare il valore di 60 dB(A).

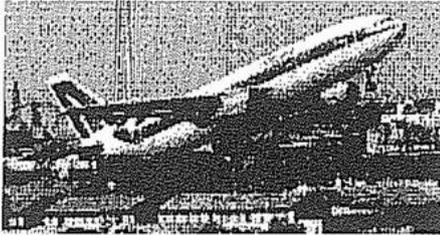
Inoltre, il Decreto Ministeriale 20 maggio 1999 recante "Criteri per la progettazione dei sistemi di monitoraggio per il controllo dei livelli di inquinamento acustico in prossimità degli aeroporti nonché criteri per la classificazione degli aeroporti in relazione a livello di inquinamento acustico" all'art. 7, comma 6 stabilisce che "Le commissioni di cui all'art. 5, comma 1, del decreto 31 ottobre 1997, definiscono gli indici I<sub>a</sub>, I<sub>b</sub>, ed I<sub>c</sub>, relativi all'aeroporto di competenza".

Tali indici caratterizzano l'aeroporto dal punto di vista dell'inquinamento acustico.

Si fa presente che la valutazione del rumore aeroportuale è effettuata secondo le metodologie riportate nel Decreto Ministeriale 31 ottobre 1991, in corrispondenza di edifici abitativi posti nella zona A, di cui all'art. 6, comma 1 del medesimo decreto.

IL DIRETTORE GENERALE  
(Dott. Mariotto Grillo)

Oltre a quanto scritto dal Ministero dell'Ambiente, anche l'A.N.C.A.I - Associazione Nazionale Comuni Aeroportuali Italiani, ha scritto, in data 24.01.2011, ai Sindaci aderenti all'Associazione una lettera avente questo oggetto: "Validità dei Decreti Presidenziali DPR n° 496 del 11.12.97 e n° 476 del 9.11.99 sulla regolamentazione dei voli notturni dalle 23,00 alle 6.00". Lettera che, ovviamente ha ricevuto, anche il Sindaco di Sommacampagna.



# A.N.C.A.I.

Tutela dei Cittadini  
Recupero del Territorio

## Associazione Nazionale Comuni Aeroportuali Italiani

Prot A110124.2

Ai Sindaci  
dei Comuni in indirizzo  
loro sedi

Oggetto: validità dei Decreti Presidenziali DPR n°496 del 11/12/97 e n° 476 del 9/11/99 sulla regolamentazione dei voli notturni dalle 23.00 alle 06.00.

Vi inviamo in allegato la comunicazione del min. dell'Ambiente all'ANCAI nella quale, come già ampiamente dibattuto nel Convegno Ancai del 11 settembre 2010 a Cinisi, si pone fine ad ogni ambiguità sulla piena validità dei Decreti Presidenziali:

DPR n°496 del 11/12/97

DPR n° 476 del 9/11/99,

sulla regolamentazione dei voli notturni e la chiusura degli aeroporti ai voli dalle 23.00 alle 06.00.

Dalla lettera in allegato si evidenzia che:

1. Voli notturni possono essere autorizzati solo da apposito decreto del min. dell'Ambiente di concerto con il min. delle Infrastrutture e Trasporti, sentiti Regione ed Enti Locali territorialmente competenti.
2. Il gestore aeroportuale deve controllare che tali voli non superino il valore di 60 dBA di Livello di valutazione del rumore aeroportuale notturno (L<sub>yan</sub>) nella zona A di rispetto aeroportuale.

Quindi vige il divieto ai voli notturni dalle 23.00 alle 06.00, fin quando non venga accertato il non superamento nella zona A dei 60 dBA di L<sub>yan</sub> (il valore notturno è inferiore all'equivalente diurno) e il min. dell'Ambiente emani un decreto che autorizzi il volo notturno.

Presidente Ancai  
Mario A. Aspesi

Roma 24/01/11

Questa informazione che Le comunico, l'ho reperita su "Aero Habitat", che ne ha dato notizia oggi in questa news: **"Bergamo - Orio al Serio, il Comitato si rivolge al Prefetto di Bergamo, cancellare i voli notturni"** che ha questo sottotitolo: **"I cittadini pretendono l'adozione del Decreto che vieta i notturni"** e che ha questo testo:

Il DPR 11 dicembre 1997, n. 496, Regolamento recante norme per la riduzione dell'inquinamento acustico prodotto dagli aeromobili civili, e il D.P.R. 9/11/1999, n. 476, Regolamento recante modificazioni al D.P.R. 11/12/1997, n. 496, è fin troppo esplicito: sui voli nell'arco notturno 23.00 - 06.00:

*"ove venga accertato, dagli organi di controllo competenti, il non superamento della zona di rispetto A dell'intorno aeroportuale del valore di 60 dB(A)L<sub>van</sub>", fatto salvo l'agibilità dell'aeroporto per consentire i voli di Stato, sanitari e di emergenza, sono vietati i movimenti aerei civili negli aeroporti civili e militari".*

Ma chi lo applica? Quale aeroporto ha realmente adottato il blocco dei voli notturni? Forse Ciampino, ma con altre considerazioni, senza richiamarsi ai citati decreti.

Nonostante il Ministero dell'Ambiente abbia, ufficialmente, confermato che, negli aeroporti vige il Divieto dei voli notturni dalle 23.00 alle 06.00 (vedi il parere espresso dello stesso Ministero su richiesta dei Sindaci di A.N.C.A.I., Associazione Nazionale dei Comuni Aeroportuali), nessuno sembrerebbe aver preteso la sua applicazione.

Lo ha fatto invece una cittadina aderente al Comitato Aeroporto di Bergamo, rivolgendosi al Prefetto di Bergamo. Cosa succede adesso? Quale iniziativa potrà essere adottata?

Prima di porre delle legittime domande, credo sia significativo il ricopiare un'altra news sempre di Aero Habitat, di due giorni fa, a titolo: **"A Linate l'impatto acustico, nonostante il calo dei voli, persiste e il Tribunale sentenza per 750mila euro"** con sottotitolo: **"Ma il danno "aereo" non riguarda forse anche altri scali?"** e con questo testo:

Una nota apparsa su la "Repubblica" di venerdì 22 luglio riporta in primo piano le problematiche acustiche generate dai decolli di Linate: **"Troppo rumore, Linate condannato 750mila euro agli abitanti di Segrate"** alla quali rimandiamo gli interessati. Il giudice ha sentenziato il risarcimento di 750mila euro per 27 cittadini ricorrenti, abitanti nella frazione di Redecesio di Segrate.

Lo stress sopportato, il disagio, il sonno interrotto, l'urgenza di insonorizzare parti murarie e serramenti sono stati oggetto della sentenza che condanna Enac, Ministero dei Trasporti e Sea.

Il giudice identifica nella "lesione dell'integrità psicofisica degli attori" e, in tal modo, ne ha riconosciuto il "danno non patrimoniale". La sentenza appare storica e pone una panoramica di considerazione riguardante non solo i cittadini sottoposti al "rumore aereo" dei decolli, ma anche quelli che sopportano gli atterraggi. Che spesso registrano un impatto acustico superiore. Un rumore che somma quello dei propulsori a quello, crescente, anche nelle flotte aeree di quarta generazione, del rumore aerodinamico.

Quest'ultimo prevalente nelle fasi di avvicinamento ed atterraggio.

L'impatto acustico prodotto dagli aeromobili e questa prima sentenza devono tuttavia essere valutati anche sui tanti aeroporti del BelPaese nei quali i cittadini non hanno la possibilità di disporre dati acustici validati da reti di monitoraggio. Su dati periodici, rigorosi e sui quali è possibile avviare esposti e denunce per lo sfioramento sonoro superiore a 60 e 65 Lva.

Un articolo, quello di "Repubblica" a titolo **"Troppo rumore, Linate condannato. 750mila euro agli abitanti di Segrate"** con sottotitolo: **"Accertato per 27 famiglie il danno biologico provocato dalla "lesione dell'integrità psicofisica" provocata dagli aerei. Altre due hanno ottenuto il risarcimento delle spese di difesa acustica"** e con un testo che merita di essere integralmente ricopiato, come nel seguito qui sotto riportato:

Settecentocinquantamila euro di risarcimento per le notti insonni e le crisi d'ansia, lo stress accumulato negli anni, ma anche – in un paio di casi – per spese materiali come vetri antirumore, climatizzatori, serramenti nuovi. Dopo anni i residenti di Redecesio, il quartiere di Segrate su cui vola il 90 per cento degli aerei di Linate, hanno vinto la loro prima battaglia. Il giudice della prima sezione del tribunale civile Maria Luisa Padova ha condannato Enac, ministero dei Trasporti e Sea (la società che gestisce Linate e Malpensa) a risarcire i cittadini che hanno fatto causa contro i livelli di rumore.

Viene dichiarata «accertata» la «lesione dell'integrità psicofisica degli attori», e riconosciuto il «danno non patrimoniale» ai 27 cittadini che hanno documentato con cartelle cliniche e diagnosi mediche lo stress e le crisi d'ansia, mentre a due famiglie verranno liquidate anche le spese per serramenti e climatizzatori. Ma sono i danni alla salute a far impennare l'entità del risarcimento, stabiliti dal giudice – in base all'età dei ricorrenti e ai danni alla salute – da un minimo di 14mila euro fino a un massimo di 40mila. Con un totale pesante, pari a 751mila.

Nel 2007 i residenti chiesero un intervento al giudice che ordinò a ministero dei Trasporti e Enac di adottare «entro nove mesi le misure tecniche necessarie per ridurre il rumore a Redecesio entro un valore massimo di 65 decibel».

La spalmatura di arrivi e partenze lungo altre rotte ha prodotto una riduzione del rumore, ma anche proteste e problemi in altri comuni. Un anno dopo, quando quella sperimentazione è stata interrotta, il giudice ha disposto l'intervento in causa della Sea, individuato come l'ente competente ad attuare il piano di contenimento del rumore.

La situazione però non è mai migliorata: la media del rumore è stata di 67 decibel, con punte che superavano i 90. Da qui l'esposto e oggi la decisione del giudice, che ha anche trasmesso gli atti alla procura per verificare eventuali ipotesi di reato.

«Siamo molto soddisfatti che sia stata riconosciuta la fondatezza delle preoccupazioni degli abitanti e l'esistenza dei danni subiti – commenta il legale dei residenti, l'avvocato Veronica Dini – Ora, oltre ai risarcimenti, Sea e Ministero dovranno intervenire, anche attraverso i piani di risanamento acustico che tante volte avevamo chiesto. L'importante è che situazioni come quella di Redecesio non si ripetano in futuro».

E concludo colgiendo l'occasione di ricordarLe che l'Aeroporto Valerio Catullo, non solo è ancora **senza V.I.A.** ma ad oggi, al sottoscritto non risulta che sia nemmeno iniziata la Procedura di Valutazione di Impatto Ambientale, il cui avvio della Procedura di VIA dovrebbe essere certificato da un Avviso del Comune dove l'Aeroporto è insediato.

Un avviso tipo questo, come sotto riprodotto, pubblicato sul **sito web dell'Aeroporto di Bologna** circa un mese fa.



COMUNE DI BOLOGNA

PG 150886  
DEL 23.06.2011

## IL DIRIGENTE

Ai sensi dell'art. 24 del Dlgs 152/06 e seguenti modifiche e integrazioni

### AVVISA

che sono stati depositati presso l'Unità Intermedia Valutazioni e Controllo Ambientale del Comune di Bologna, per la libera consultazione da parte dei soggetti interessati, gli elaborati prescritti per l'effettuazione della procedura VIA relativi al "Masterplan 2009 - 2023" dell'Aeroporto G. Marconi di Bologna, presentato da SAB S.p.A., PG. n. 149815/11, in data 22.06.2011.

L'area interessata dall'intervento è ubicata nel settore nord-occidentale del territorio comunale, al confine con il territorio dei comuni di Calderara di Reno. Il progetto prevede il potenziamento dell'infrastruttura aeroportuale a sostegno dell'aumento di domanda di trasporto aereo. I principali interventi previsti riguardano l'ampliamento dei piazzali di sosta aeromobili, la realizzazione del nuovo terminal passeggeri e del nuovo polo cargo, la rilocalizzazione degli Enti di Stato e la riconfigurazione dell'infrastruttura di volo.

I soggetti interessati possono prendere visione degli elaborati prescritti per l'effettuazione della procedura di VIA presso l'Unità Intermedia Valutazioni e Controllo Ambientale del Comune di Bologna in piazza Liber Paradisus 10 - Torre A - 7° piano, previo appuntamento telefonico con l'ing. Lara Dal Pozzo al numero 051/2193172, o la Sig.ra Maria Rita Siano al numero 051/2193840.

Gli elaborati prescritti per l'effettuazione della procedura di VIA sono depositati per 60 giorni naturali consecutivi dalla data di pubblicazione dell'avviso sul quotidiano a diffusione nazionale "Il Sole 24 ore" e sul quotidiano a diffusione regionale "Il Resto del Carlino" prevista per il giorno 27 giugno 2011.

Entro lo stesso termine di 60 giorni, chiunque può presentare osservazioni all'autorità competente al seguente indirizzo: Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare - Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali - Via Cristoforo Colombo, 44 - 00147 Roma, e alla Regione Emilia Romagna - Dipartimento Valutazione impatto e sostenibilità ambientale - Viale della Fiera, 8 Bologna.

Il Dirigente  
U.I. Valutazioni e Controllo Ambientale  
Ing. Giovanni Fini

Questo avviso è stato “scaricato” dal Sito Web del Comune di Bologna da questa pagina web che ha questo testo:

**Masterplan 2009 - 2023 Aeroporto Marconi**

- [Progetti in deposito](#)
- [Masterplan 2009 - 2023 Aeroporto Marconi](#)
- [Progetto Impianto fotovoltaico Borgo Panigale](#)
- [Progetto T.A.C.A.M.](#)

**PROCEDURA:**

Procedura in materia di valutazione di impatto ambientale ai sensi del DLgs 152/06 e seguenti modifiche e integrazioni.

Procedura di VIA ai sensi dell'art. 23 del DLgs 152/06 e s.m.i..

Autorità competente: Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare

Progetto: “Masterplan 2009 - 2023” dell'Aeroporto G. Marconi di Bologna.

Il progetto prevede il potenziamento dell'infrastruttura aeroportuale a sostegno dell'aumento di domanda di trasporto aereo. I principali interventi previsti riguardano l'ampliamento dei piazzali di sosta aeromobili, la realizzazione del nuovo terminal passeggeri e del nuovo polo cargo, la rilocalizzazione degli Enti di Stato e la riconfigurazione dell'infrastruttura di volo.

Ubicazione: L'area interessata dall'intervento è ubicata nel settore nord-occidentale del territorio comunale, al confine con il territorio dei comuni di Calderara di Reno.

Proponente: S.A.B. S.p.A..

Elaborati consultabili al pubblico per 60 giorni naturali consecutivi a partire dal 27 giugno 2011 (data di pubblicazione sul quotidiano a diffusione nazionale “Il Sole 24 ore” e sul quotidiano a diffusione regionale “Il Resto del Carlino”) solo su appuntamento presso l'U.I. Valutazioni e Controllo Ambientale del Comune di Bologna Piazza Liber Paradisus 10 (Torre A - 7° piano)

tel 051.2193172 (ing. Lara Dal Pozzo)

tel 051 2193840 (sig.ra Maria Rita Siano)

**Osservazioni**

Entro lo stesso termine di 60 giorni, a partire dal 27 giugno 2011, possono essere presentate osservazioni all'autorità competente, Ministero dell'Ambiente e Tutela del Territorio e del Mare al seguente indirizzo: Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare - Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali Via Cristoforo Colombo, 44 - 00147 Roma

Le osservazioni possono essere presentate anche alla Regione Emilia Romagna - Dipartimento Valutazione impatto e sostenibilità ambientale

Viale della Fiera, 8 - Bologna

La documentazione è disponibile sul sito della Provincia di Bologna.

<http://www.comune.bo.it/ambiente/servizi/6:6513/7477/>

**Tutto ciò premesso e ritenendo che la documentazione come qui sottoposta alla Sua attenzione sia sufficiente ad evidenziare il problema come indicato e individuato in oggetto, con la presente sono ad inoltrare alla SSVV una formale richiesta di intervento risolutorio al fine che sia reso valido, vigente ed efficace il DPR n° 0496 del 11.12.1997 e il DPR n° 476 del 09.11.1999 e che, oltre a questo, sempre presso l'Aeroporto V. Catullo, venga vietato - oltre i voli notturni dalle 23,00 alle 06,00 - anche l'utilizzo del “reverse” durante le fasi di atterraggio degli aerei che utilizzano la pista “04”.**

Distinti saluti

Un cittadino “nativo” di Caselle:

*Beniamino Sandrini*

---