COMUNE
DI SOMMACAMPAGNA

RENATO ADAMI

STORIA DELL'AEROPORTO CIVILE DI CASELLE DI SOMMACAMPAGNA

Quadretti Storici
di Sommacampagna

ANNO 2011
n. 14

Prefazione

Questo libro ha talmente tanti pregi che il primo si trova già nel titolo. E non è un pregio da poco.

Chiamando questa suo ultima fatica Storia dell'Aeroporto Civile di Caselle di Sommacampagna, il nostro instancabile Cav. Renato Adami, ha compiuto una vera e propria azione di giustizia toponomastica dall'alto valore simbolico.

L'attuale nome ufficiale dell'aeroporto "Valerio Catullo" *e ancora di più la precedente e scorretta denominazione* "Verona Villafranca"*, con la loro omissione dei riferimenti al reale territorio di afferenza della infrastruttura, non hanno mai reso onore ai riflessi negativi subiti quasi univocamente dalla frazione di Caselle in tutti questi anni di sviluppo aeroportuale.*

Sia chiaro, il ratto del nome in fondo è il minore dei mali: è la beffa rispetto al danno. Pesano di più, in realtà, l'inquinamento, il traffico e tutti gli altri disguidi e problemi provocati dall'aeroporto. Si tratta di problemi che, se sommati a quelli determinati dalle altre infrastrutture esistenti e da quelle future, hanno trasformato l'ex-Caselle d'Erbe in una delle località con la più alta incidenza infrastrutturale procapite di tutta Italia.

Renato Adami ci guida con la suo prosa precisa e chiara in questa storia di luci ed ombre, alternando il fascino provato nei confronti della conquista tecnologica e dei successi imprenditoriali dell'azienda, al fastidio nei confronti delle terribili conseguenze provocate dalla stessa sul territorio.

Sono queste, le due facce contrastanti di una medesima medaglia, una medaglia che è poi lo specchio fedele di un Veneto che, nella seconda parte del Novecento, non ha saputo affiancare ai successi di un vincente modello economico una proporzionale attenzione allo sviluppo del territorio ed una sana capacità di programmazione urbanistica.

La storia dell'aeroporto, planato su Caselle allo stesso modo dei grandi velivoli che accoglie ogni giorno, ci dimostra ancora di più che l'urbanistica a consuntivo e la pianificazione come riflesso diretto e acritico della domanda di sviluppo sono stati i grandi mali della nostra regione.

Ma, se è vero che la storia è maestra di vita, allora significa che, da tutto questo si può imparare per correggere, monitorare ed evitare nuovi errori. Non resta quindi che ringraziare ancora una volta Renato Adami per averci reso consapevoli della nostra storia e padroni della nostra memoria.

Filippo Bricolo
Assessore alla Cultura del Comune di Sommacampagna

Stesura testi e ricerca fotografie:
Renato Adami
Adelino Gildo Cordioli

Grafica e Impaginazione:
Angelo Consolini

Si ringraziano:
Gianluigi Soardi - *(Sindaco, per il patrocinio del Comune)*
Augusto Pietropoli - *(Assessore all'Ecologia del Comune di Sommacampagna)*
Filippo Bricolo - *(Assessore alla Cultura del Comune di Sommacampagna)*
Lucia Ferratello - *(Ufficio Cultura del Comune di Sommacampagna)*
Ombretta De Boni - *(Responsabile Ufficio Anagrafe Comune di Sommacampagna)*
Laura Melchiori - *(Ufficio Segreteria Comune di Sommacampagna)*
Ilaria Zaghini - *(Ufficio Servizio Edilizia Privata Urbana Comune di Sommacampagna)*
Conte Alberto degli Albertini - *(ex titolare della AERSAPAC)*
Conte Enrico Giacobazzi - *(ex titolare della AERSAPAC)*
Giovanni Gaffè - *(ex capo scalo dell'aereoporto civile)*
Remo Cerini - *(ex Vicesindaco del Comune di Villafranca)*
Pietro Sambugaro - *(ex Sindaco del Comune di Sommacampagna)*
Renzo Castellani - *(ex Assessore del Comune di Sommacampagna)*
Gianluca Mengalli - *(ex Sindaco del Comune di Sommacampagna)*
Andrea Mauri - *(ex Consigliere del Comune di Sommacampagna)*
Tullio Polato - *(ex operaio della ditta AERSAPAC)*
Giovanni Righi - *(ex presidente del Consiglio di Frazione di Caselle)*
Beniamino Sandrini - *(ex Consigliere del Comune di Sommacampagna)*
Sorelle Ramponi - *(ex gestore del piccolo Bar presso l'aeroporto)*

© Copyright, proprietà letteraria riservata
Adami cav. Renato - Via Bassa, 19 - 37066 Sommacampagna (VR) - Tel. e Fax 045.515271

I N D I C E

Presentazione . . . . . pag. 5

Primo insediamento dell'aereonautica nel nostro territorio . . . . . » 9

L'aeroporto militare di Ganfardine . . . . . » 12

Il vecchio aeroporto militare di Ganfardine e il nuovo di Caluri di Villafranca . . . . » 17

La nuova aerostazione civile di Caselle ora denominata "Verona-Villafranca". . . » 22

Il servizio di "Handling" gestito dalla Società AERSAPAC . . . . . » 28

L' Aeroporto Civile "Valerio Catullo" come appariva dopo i primi ampliamenti . . » 45

La Chiesetta-Cappella per il culto religioso dedicata alla Madonna di Loreto . . . . » 47

Per l'inquinamento del territorio e per la salute degli abitanti di Caselle . . . . . » 48

Com'era la zona dove oggi è sorta l'aerostazione civile e una storiella di un giovane che si costruì un rudimentale aereo con il sogno di un viaggio in America . . . . . » 54

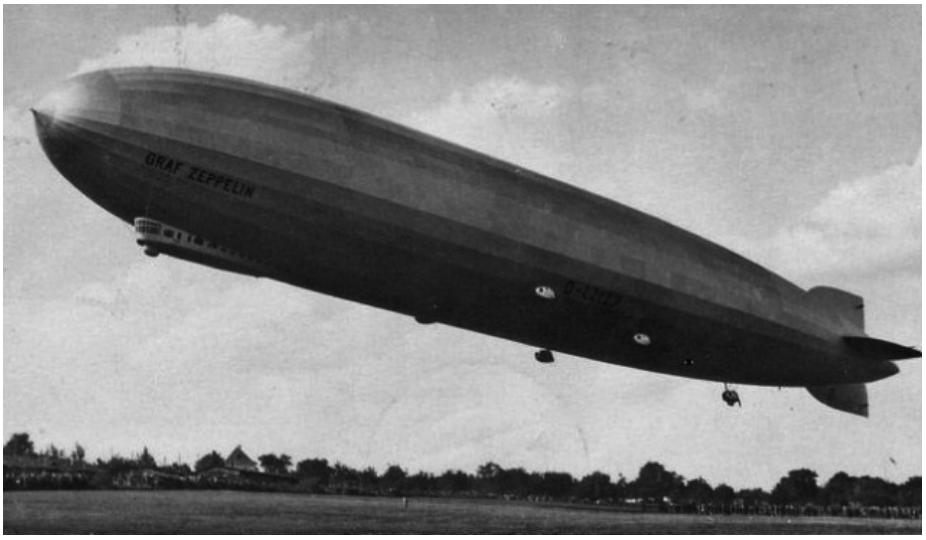
APPENDICE

Mappe del territorio prima che si insediasse l'aeroporto civile . . . . . » 26

Carta geografica raffigurante il tracciato del prolungamento della pista realizzata completamente a ridosso dell'abitato di Caselle . . . . . » 58

Resti della prima casetta della stazione aerea civile . . . . . » 61

Vari articoli di giornale per lamentare l'insediamento sul territorio di Caselle . . . . » 62



"Dirigibile" tipo come quello che poteva essere parcheggiato nell'hangar di Sommacampagna.

Due avieri ritratti sul campo di Verona durante la guerra 1915-1918 già area dell'Ippodromo di Tombetta - Verona.

STORIA DELL'AEROPORTO CIVILE DI CASELLE
di Sommacampagna

Primo insediamento dell'aereonautica nel nostro territorio.

Fin dall'anno 1911, il territorio di Sommacampagna fu teatro di un importante esperimento di movimento aeromobile nell'aria, effettuato in un'area militare ai piè delle colline di Custoza e la strada per Villafranca; infatti, alle ore 6.30 dell'11 luglio, un dirigibile partì da quel luogo per una prova e sorvolò la vicina Villafranca, fino a Mantova rientrando poi nel suo hangar.

Durante le grandi manovre militari tenutesi il giorno dopo a Sommacampagna, ebbe luogo il primo esperimento ufficiale in Italia di manovre militari con l'intervento di un "dirigibile".

Al fatto seguì una grossa disputa fra i sostenitori del dirigibile e i fautori dell'aeroplano.

Scrive il giornale L'Arena dell'11 luglio 1911: "*L'esperimento effettuato a Sommacampagna, al termine delle esercitazioni, dimostra che chi combatte con l'ausilio del dirigibile contro un nemico che ne sia sprovvisto, gode di un vantaggio tale a quello di combattere contro un cieco: uno mena fendenti e l'altro sa dove colpire"*.(1)

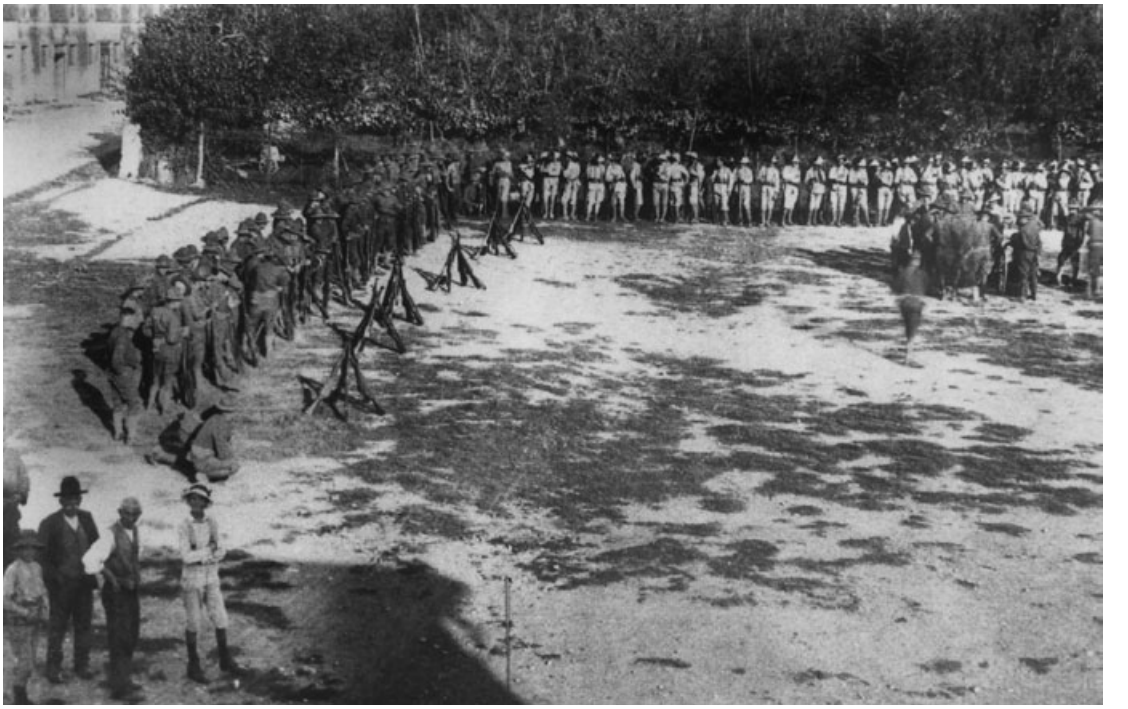
Durante la prima guerra mondiale, nel 1917,(2) dopo la ritirata di Caporetto, l'Aeroporto iniziò la sua attività, sull'area delle precedenti grandi manovre militari, con una piccola base militare in località Gasparina di Sommacampagna.

È da ricordare uno dei maggiori eventi storici nel veronese: l'incontro fra il vescovo Bartolomeo Bacilieri e il re Vittorio Emanuele III, avvenuto il 1° agosto 1918 alle Ganfardine, in occasione dello schieramento delle truppe americane del 332° Reggimento fanteria, alloggiate a Sommacampagna nel Ricreatorio Popolare e poi impiegate sul fronte italiano. La località era stata scelta per la vicinanza del sopra detto aeroporto militare voluto alla Gasparina dallo stato maggiore dell'esercito dopo la ritirata di Caporetto(3). Questa base aerea dal 1923, operò come forza armata autonoma e come scuola di volo privata fino al 1940.

---

(1) - *Un dirigibile nel cielo di Sommacampagna,* dal giornale L'Arena 31-05-2006.
(2) - G.F. VIVIANI e L. GUARNACCIA, *Uomini e territorio nel veronese,* in A e M.A.A.S.L. di Verona. anno accademico 1978-79, pag.270.
(3) - G.F. VIVIANI e G. FAGAGNINI, *Villafranca di Verona. Immagini per la storia 1890-1965,1995,* p.24.

Incontro tra il Re Vittorio Emanuele III e il Cardinale Bacilieri al ricevimento delle truppe di soldati Canadesi.



Soldati Canadesi del 332° Reggimento Fanteria, alloggiati nel Ricreatorio Popolare di Sommacampagna.

L'aeroporto militare di Ganfardine.

In un secondo tempo, l'Aeroporto militare fu ampliato e collocato poco lontano, con un campo di volo nella zona prospiciente il territorio di località Ganfardine di Villafranca.

Questo insediamento, dopo le operazioni della campagna di Libia (1942) e l'8 settembre 1943 con la *Repubblica di Salò*, venne rinforzato per l'esercito militare repubblicano del nord Italia e per quello aeronautico militare tedesco.

Questo nuovo Aeroporto militare che, in riferimento alla località, fu denominato *"Aeroporto Militare delle Ganfardine",* iniziò la sua attività con voli di aerei militari italiani a elica e con esercitazioni di scuola di volo, oltre a qualche operazione di guerra nella campagna d'Etiopia (1935), fino all'inizio della seconda guerra mondiale.

Nel 1940, con l'entrata in guerra dell'Italia questo Aeroporto militare fu nuovamente potenziato con la creazione della sede di comando all'inizio dell'abitato di Villafranca, in via Quadrato, lungo la strada provinciale per Verona, con l'acceso agli edifici amministrativi quasi di fronte allo storico monumento risorgimentale del Quadrato. Dietro, i grandi hangar per gli aerei, (che dopo la guerra furono occupati dall'industria conserviera Cirio), e l'area del campo di aviazione con piste in erba estese fino alla località Ganfardine, al confine con il territorio di Sommacampagna.

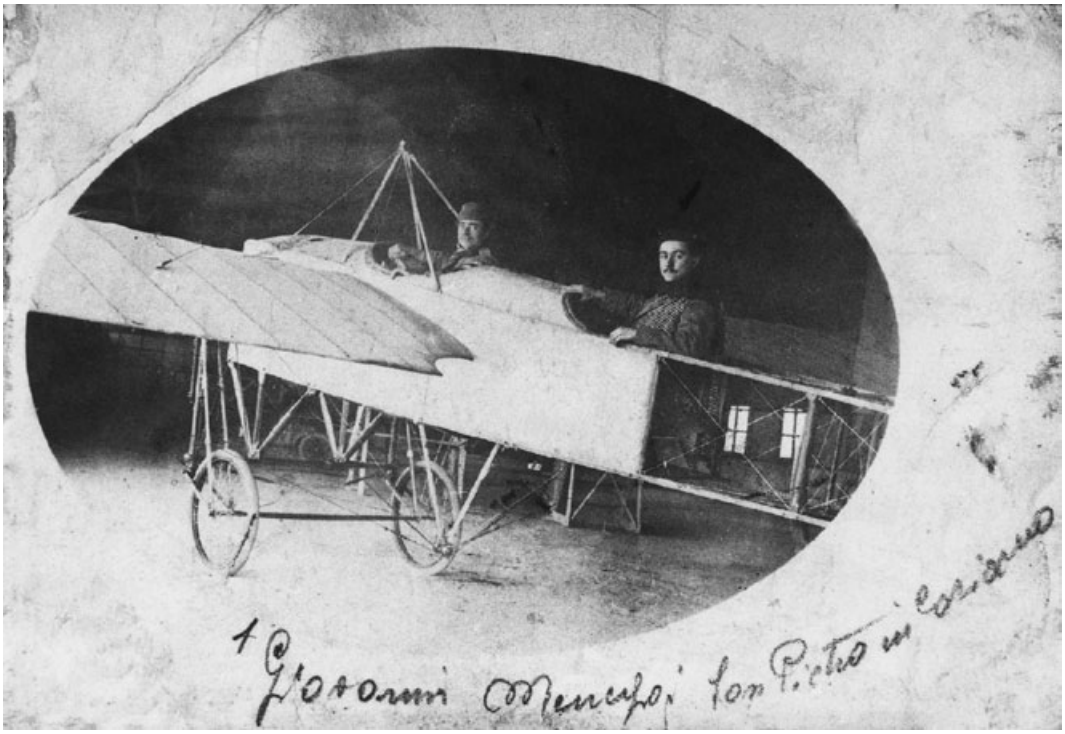
Nel 1941-42 fu nuovamente ampliato, sempre nel territorio di Ganfardine di Villafranca, con piste bitumate.

Dopo gli avvenimenti legati all'*armistizio* dell'8 settembre 1943, con l'invasione tedesca, vennero requisiti diversi terreni ai contadini della zona tra Villafranca e Sommacampagna, e l'Aeroporto fu allora potenziato con una prima pista costruita in cemento, appositamente per i più potenti aerei militari da guerra tedeschi.

Lunga 2.020 metri e poi prolungata in due epoche successive fino a raggiungere la lunghezza complessiva di 2.990 metri, comprendeva il dislocamento di hangar per nascondere gli aerei, arrivando, per le diverse diramazioni delle piste e margherite di decentramento, anche fino a ridosso dell'abitato di Sommacampagna.

In seguito a questi lavori, l'aeroporto vide un notevole movimento bellico operativo, con insediamento di postazioni di batterie contraeree, di moderni aerei tedeschi e altre attrezzature militari, divenendo così un punto strategico per operazioni militari di grande importanza.

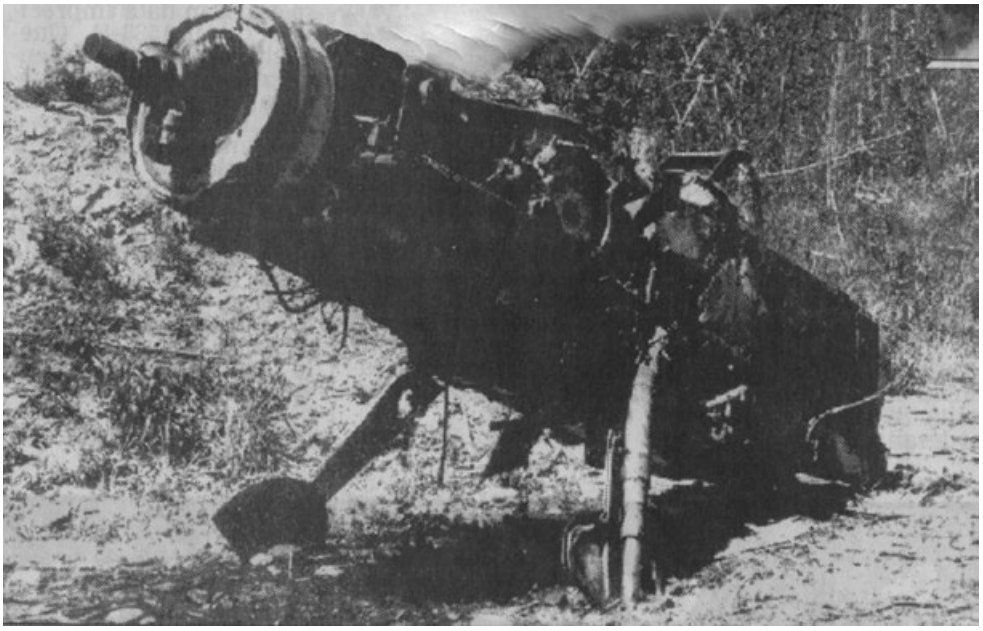
Questo sito, divenne molto pericoloso per gli alleati americani che si trovarono con il fronte di guerra oltre Roma, e non tardarono ad intervenire con cruenti massicci bombardamenti aerei per distruggere questo potente apparato militare, di casermaggio, di hangar con aerei e le lunghe piste di dislocamento.



Tipo di aereo militare, usato anche per bombardare le città nemiche nella guerra 1915 - 1918.

Un aereo che per sbaglio atterrò sull'Ippodromo di Tombetta. Per farlo ripartire fu smontato e trasportato su un carro rimorchio e fatto vedere a tutti, in piazza Brà a Verona.

Aerei tedeschi con avieri e maestranze sull'aeroporto militare di Ganfardine durante la guerra 1940-45.



Carcasse di aerei tedeschi, distrutte dai bombardamenti aerei americani.
(dal giornale L'Arena di Gianni Contri).

Tra queste incursioni, teatro di inesorabili distruzioni (4), va ricordato il bombardamento-spezzonamento (piccole bombe dirompenti, a farfalla, che esplodevano non appena toccavano terra, con schegge che tagliavano o spezzavano tutto quello che trovavano) del 12 ottobre 1943, che oltre gli obiettivi militari colpì anche le zone di campagna vicine, provocando una strage di bovini ed equini che si trovavano al pascolo. I contadini di Caselle interessati (Antolini, Bonizzato e Dalla Piazza) a causa del continuo pericolo furono costretti ad emigrare con le loro famiglie in zone meno pericolose.

Un'altra di queste spaventose incursioni aeree americane ebbe luogo il 26 agosto 1944, giorno della "Fiera" che colpì parzialmente anche la popolazione di Sommacampagna con un bombardamento a tappeto di spezzoni (piccole bombe incendiarie e dirompenti), nella zona sud-est del paese, all'inizio di via Dossobuono e Bigatara (località presso il ponte del canale del consorzio, strada per Villafranca), dove si trovavano hangar e piste con aerei.

Furono distrutti vari aerei tedeschi ivi dislocati e rimasero uccisi anche 3 civili di Sommacampagna: Francesco Serpelloni, Sofia Martinelli in Leso e Gina Cordioli; mentre altre persone furono poi ferite dal fuoco e scheggiamento di questi micidiali ordigni (5).

Questo avvenimento venne così ricordato da una bambina: "*Vidi mio fratello maggiore piangere, lui che si era salvato dal bombardamento, per quanto aveva visto: una ragazza uccisa inchiodata dalle schegge ad un albero, morta, - molte mucche uccise. Particolarmente racconta del suo grosso manzo che non stava più in piedi, ancora vivo in mezzo a tanto sangue con le quattro gambe tagliate. Poi i miei lo uccisero, per pietà.*(6)

---

(4) - F. MUCCIA, *Gli Hangher ricordano i bombardamenti,* in: L'Arena 20 marzo 1998.
(5) - R. ADAMI, *Origini e Storia della Fiera,* in: La Rivista ufficiale della Fiera di Sommacampagna 1986, p.23.
(6) - R. BONOMI, *Appunti di storia,* in: Bollettino Parrocchiale, marzo 2005, p. 10

Il vecchio Aeroporto militare di Ganfardine e il nuovo di Caluri.

Il vecchio Aeroporto di Ganfardine, durante la seconda guerra mondiale, venne completamente distrutto dai bombardamenti degli americani e dai soldati tedeschi prima di abbandonarlo (7).

Il 25 Aprile 1945, finita la guerra, senza più nessun controllo militare, divenne un arsenale all'aria aperta con vari pericolosi residui bellici abbandonati: bombe e spezzoni incendiari inesplosi, carcasse di aerei, di camion, di motociclette, reperti di munizioni, proiettili di cannoncini di contraerea, di mitra, di fucili e tante bombe a mano. Una grande quantità di materiale pericoloso, una parte preda di rottamaioli di ferro vecchio e ragazzi, e il rimanente, successivamente fatto rastrellare e sepolto nei grandi crateri provocati dalle bombe cadute sulle piste, materiale che ancora oggi potrebbe essere pericoloso.

Dopo qualche giorno dalle fine della guerra, in questo sito incostudito, si verificarono gravi incidenti, con feriti e morti; fra questi, l'incidente del 26 aprile 1945 dove persero la vita Giuseppe Corradi di 22 anni e Giovanni Bortoletti di 18 anni, abitanti nella corte Poiane di Sommacampagna, i quali, dopo aver trovato nei pressi dell'Aeroporto delle bombe a mano, che una volta raccolte, le scoppiarono in mano, dilaniandoli.

Un secondo incidente coinvolse un gruppetto di ragazzi di Caselle che, per curiosità o per gioco, si portarono sul Campo d'Aviazione distrutto per far esplodere alcuni ordigni e svuotare dei proiettili di contraerea per recuperare la polvere esplosiva e, dopo aver sperimentato il divertimento nel farla esplodere in piccole quantità sul campo all'aria aperta, se ne portarono anche a casa.

In quei giorni, benchè ci fosse la gioia che era finita la guerra, per questi ragazzini non essendoci altro svago e divertimento, la sera del 30 aprile 1945 si riunirono con altri amici per divertirsi a far esplodere quella polvere. Dopo essersi disposti in cerchio, a fianco ad un muro lungo la via del paese, cominciarono a giocare dando fuoco alla polvere portata dall'Aeroporto, disposta e distanziata in fila in piccole quantitatà, godendo e ridendo dello spettacolare effetto luminoso e degli scoppiettìi che causava, come avevano già fatto sul campo dell'Aeroporto qualche giorno prima. La prima prova con la "balistite" (polvere da sparo) ben sparpagliata ebbe un gran effetto, ma mentre stavano per dare fuoco alla seconda carica, vuoi per la confusione, vuoi per l'eccitazione, i bastoncini di balistite disposti per essere accesi non furono distanziati e, disgraziatamente forse per una scintilla di fuoco rimasta ancora accesa dal precedente esperimento, la carica di esplosivo raccolta tutta assieme in un attimo esplose fragorosamente con una potente vampata di fuoco, investendo i giovani più vicini con terribili conseguenze.

---

(7) - Il giornale L'Arena, 6 febbraio 2001: *Nel 1945 l'Aeroporto divenne il cimitero degli aerei di Hitler.*

Aerei inglesi in dotazione all'aeroporto militare di Ganfardine a Villafranca, anni 1945-46.

Morì Renzo Tomelleri di 7 anni e vi furono anche sette feriti con ustioni gravi; Silvano Rigo, Alberto Baldoria, Elvia Tomelleri, Adelino Pighi, Luciano Salsani e i fratelli Marcellino e Cesare Marchi. Fra le urla e la disperazione, in fretta e furia, i feriti furono portati con mezzi di fortuna al vicino Ospedale di Bussolengo (8).

Tutto il paese di Caselle, data la vicinanza all'Aeroporto, dopo aver sopportato le pericolose disavventure durante la guerra, ancora una volta, subito quest'ultima dolorosa disgrazia, inveì e maledì la struttura di questo luogo.

La struttura della pista dell'Aeroporto, in seguito, venne ripristinata alla meglio e fu usata per il decollo d'aerei d'occupazione americani; il rimanente come terra di nessuno, fu adoperata da civili di Verona, amanti del volo per qualche loro esercitazione, da giovani sportivi per giocare a tamburello o altri sport o per gare di corse con i primi piccoli motocicli.

Negli anni 1950, i contadini, sul versante di Sommacampagna si riappropriarono dei loro terreni espropriati dall'aeronautica tedesca, restituendoli alla destinazione iniziale.

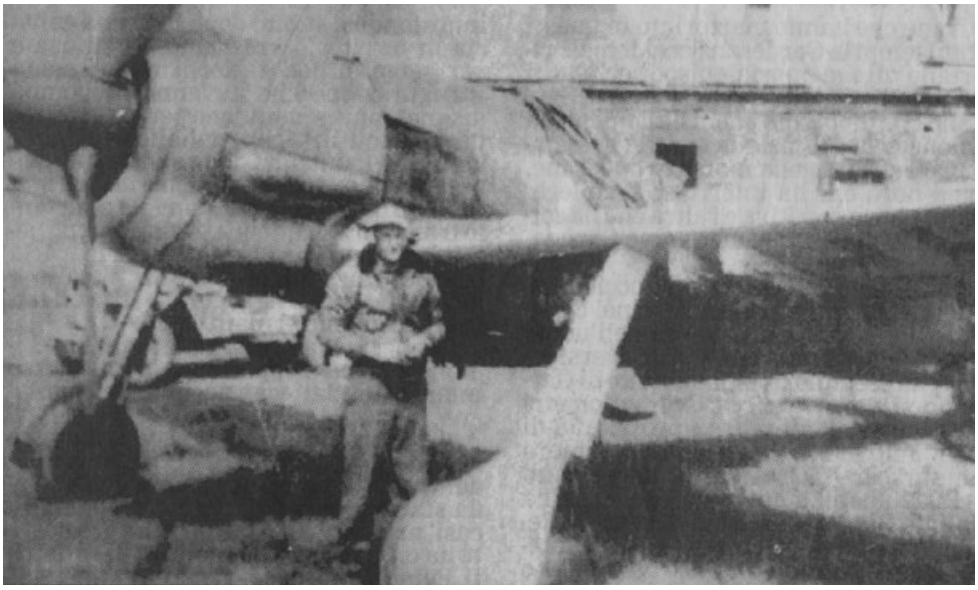
I militari, dopo aver sanato e bonificato il terreno della pista e ristrutturati alcuni vecchi stabili dotandoli di sofisticate apparecchiature per la riattivazione dell'Aeroporto, presero residenza nella vecchia sede, di fronte al Quadrato di Villafranca, con una prima semplice sezione di aeronautica militare, con l'arrivo anche dei primi assordanti aerei a "reazione".

Sfortunatamente durante le prime esercitazioni, un aereo a reazione, dopo aver sfiorato le case del centro abitato, cadde sul campo in località Ganfardine, provocando la morte del pilota. Sul luogo di questo primo incidente aereo accaduto dopo la guerra, fu posto a ricordo un cippo marmoreo che riporta la seguente iscrizione:

Al valoroso
Cap. Pil. CACCIA GIUSEPPE
medaglia al V.M.
Qui immolatosi
il 25-6-1952
su velivolo a reazione
al servizio della Patria

Nel 1954, in base agli accordi NATO, il corpo militare dell'Aeronautica diede il via ad una nuova operazione con colossali lavori: furono demolite tutte le vecchie piste in cemento sul campo di Ganfardine, poste sui terreni requisiti ai contadini e fu ricostruito un campo di aviazione militare nuovo, spostato nella zona di

(8) - R. ADAMI, *Il fatto dei ragazzi che rimasero uccisi e ustionati il 25 aprile 1945,* in, la Rivista ciclistica 11° Gran Premio S. Luigi di Caselle di Sommacampagna, anno 2006.



Un ufficiale del battaglione dell'85° Reggimento da montagna americano che poco prima aveva occupato la base, posa davanti all'unico velivolo tedesco, tipo FW 190 F-9, trovato ancora intatto. (Gianni Cantù, giornale L'Arena 13-3-1995).

Cippo in ricordo del Capitano Pilota Giuseppe Caccia precipitato con il suo aereo sul campo di aviazione militare in località Ganfardine di Villafranca.

Caluri per ragioni tecniche e per una migliore funzionalità di un grande e moderno Aeroporto a livello europeo.

A causa della realizzazione di questi lavori, il paese di Caselle si trovò ancora una volta ad affrontare pesanti sacrifici.

Da primo venne eliminata la vecchia dritta strada comunale del Terminon che collegava Caselle a Dossobuono,che venne sostituita con una nuova strada più lunga, tutta a *"Bissaboe",* (disgraziate curve), che provocò grave disagio agli abitanti di Caselle e, di recente, incidenti automobilistici mortali.

Da secondo, il nuovo insediamento del campo aeronautico militare, in grande espansione, venne orientato per buona parte a nord-est di Caluri, occupando gran parte del territorio pianeggiante del Comune di Sommacampagna, particolarmente verso la zona della campagna della frazione di Caselle, provocando solo disastri; per realizzare questi nuovi imponenti lavori furono espropriati parecchi terreni coltivati a pescheti sino alla strada comunale per Dossobuono e altri quasi vicino al paese, per costruire piste, hangar e margherite, il tutto eseguito con una concezione tecnica americana.

Con l'esproprio di questa grande estensione di terreni furono demolite anche numerose case di contadini di Caselle che vi si trovavano: *Casa Primavera dei Tomelleri, Casa Villa dei Sandrini, Case Tredici e Quindici dei Grisi, dei Feltrini, dei Giacopuzzi, dei Bonizzati, dei Ceolati e più tardi dei Pozzerle e dei Marchi. Fu anche abbattuta completamente Corte Pezze, abitata da 5 famiglie. In totale 20 famiglie rimasero inesorabilmente senza casa e senza lavoro.*

Tutto questo, per i poveri abitanti di Caselle, quasi tutti fittavoli e mezzadri, abituati ad una semplice vita contadina, nel pieno periodo della grande crisi economica degli «anni '60», senza nemmeno un minimo sussidio, provocò un grande disagio; quasi una disperazione per il fatto di essere state queste povere famiglie colpite da questa imprevista sciagura, rimasero rapidamente senza casa e senza lavoro per il loro sostentamento. A causa di questa improvvisa devastazione del territorio e per la pericolosità dell'aeroporto militare in caso di guerra, il Comune di Sommacampagna, in base alla legge, fu dichiarato "zona depressa".

Terminati questi imponenti lavori all'Aeroporto militare, che arrivava a pochi metri di distanza dal paese e con l'allungamento della pista principale di altri 500 metri ambo i lati, dal 1954 al 1956 in contemporanea arrivò a Villafranca il primo contingente aeronautico del 3° Stormo dei "Quattro Gatti", sembra, traslocati dalla base aerea di Treviso.

Così a seguito nuove disposizioni fu abbandonato l'insediamento di Ganfardine con sede in località Quadrato, e su di una nuova vasta area poco lontano dal centro abitato, fu eretto il nuovo grande "Villaggio Azzurro di Villafranca".

Ora che la base, denominata ufficialmente *"Aeroporto Militare di Villafranca"*, era quasi al completo, cominciarono ad arrivare anche numerosi primi modernissimi assordanti aerei jet a reazione: quando questi "mostri" venivano accesi per riscaldare i potenti motori era un tormento e Caselle dovette sopportare l'inquinamento acustico di questi rombanti nuovi aerei che, oltre all'assordante rumore, facevano tremare i vetri delle case.

Contro questo inquinamento acustico nacque un Comitato di abitanti di Caselle che, dopo anni di reclami e proteste con raccolta di firme, con esposti presso le autorità militari e regionali, vennero ascoltati sulle loro sacrosante esigenze di vivere senza essere rintronati dal rumore dei velivoli e senza dover respirare un'aria pesantemente inquinata: furono così poste delle barriere anti-rumore ed in seguito quei micidiali aerei furono dislocati anche in altri aeroporti (9).

La nuova aerostazione civile di Caselle, poi denominata "Verona-Villafranca".

Dopo i bagliori del 1949, quando l'Ambasciatore britannico Victor Mallet ebbe a sottolineare la disponibilità inglese di incrementare l'importazione di frutta italiana attraverso l'Aeroporto di Ganfardine di Villafranca, Verona non si mosse (10).

Solo nel 1958 il dott. Piero Sogliani, proprietario dell'Hotel San Pietro di Tombetta, per incrementare la clientela di ospiti turisti stranieri, si attivò assieme ad altri ristoratori di Verona e si accordò con gli alti comandi militari dell'aeroporto, ottenendo così i primi servizi di collegamento aereo con paesi del nord tramite voli charter, in particolare della compagnia inglese AIR FERRY, con linea diretta Londra-Villafranca Verona, con scalo all'aerostazione militare della base di Caluri; i turisti, visto il periodo di guerra fredda, venivano scortati, per ragioni di sicurezza, tra un corridoio di soldati, dalla scaletta dell'aereo fino al pullman che gli avrebbe portati in città. Gli aerei, secondo le convenzioni di Varsavia smontati pezzo per pezzo (11).

La prima stagione si concluse con ben 6 voli charter.

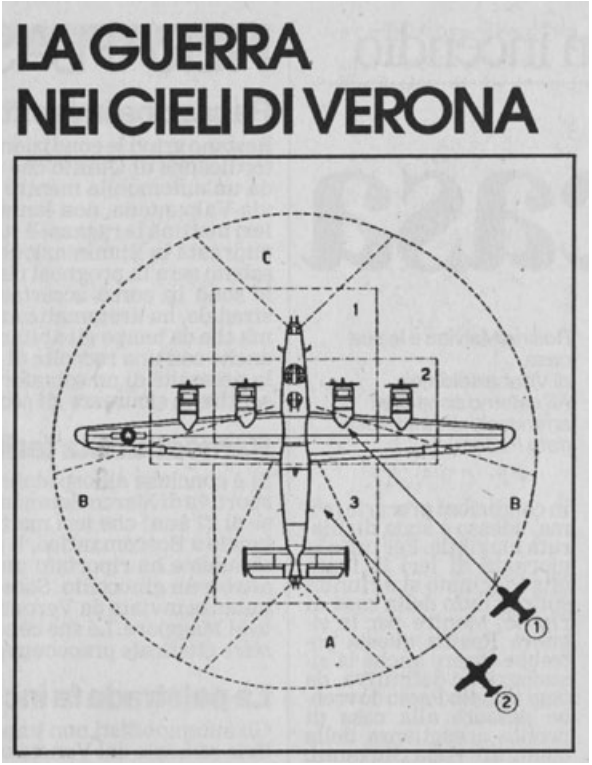
Oltre a questo servizio pionieristico, nel 1956 in seguito ad un primo esperimento nel quale gli esportatori di frutta, tra questi la ditta EVA (Esportatori Veronesi Associati), tramite l'interessamento di uomini politici come il Ministro Gonella, l'Onorevole Roberto Prearo, presidente dei Coltivatori Diretti, furono rea-

---

(9) - M. PECCHIOLI, *Silenzio aereo, Bernini paga il prezzo, Le sacrosante esigenze delle popolazioni*… L'Arena 16.6.1991.

(10) - E. LUCIANI, *L'Aeroporto di Villafranca è... alla frutta...* in L'Arena del 9.4.1999.

(11) - G. F. VIVIANI e G. FAGAGNINI, *L'Economia,* cap. III, in Villafranca di Verona, Immagini per la storia 1890-1965. Villafranca 1995, p.339.



Disegno raffigurante le parti più vulnerabili da colpire con gli aerei da caccia durante una incursione aerea contro aerei bombardieri in volo nel cielo di Verona.
(Foto giornale L'Arena 13-3-1995).

Aerei MX a reazione in volo sui cieli di Verona per le consuete manovre di esercitazione.

Avieri della Rsi ripresi, mentre dipingono il tricolore su di un caccia tedesco Me. Bf 109 G.6 sul campo di Ganfardine di Villafranca. (Gianni Cantù, giornale L'Arena 13-3-1995).

Aerei F.104 a reazione in volo per le consuete manovre di esercitazione.

lizzati i primi trasporti aerei cargo per il trasporto rapido delle fragole in Germania e a Londra (Gran Bretagna), il tutto a vantaggio dell'agricoltura veronese.

Nel 1960, dopo il buon esito di questa prima esperienza organizzativa di voli charter e cargo, vista l'idea che circolava di costruire, in un prossimo futuro, un aeroporto civile al servizio della città, il dott. Piero Sogliani anticipatamente si interessò anche per l'acquisto di un terreno di 15.000 metri a ridosso del terminale dell'area militare verso Verona, dai proprietari Bonizzato e Marchi di Caselle, dove il Sogliani avrebbe previsto un distaccamento per un servizio civile.

Nel 1961 dopo molti incontri ad alto livello, questa idea si concretizzò e, se ne interessarono le autorità cittadine, in primo luogo il Comune di Verona tramite il Sindaco dott. Giorgio Zanotto che ritenne valida questa idea di realizzare un servizio con un aeroporto civile di linea, sia per l'importanza della città, sia per poter ovviare il difficoltoso trasporto in treno Verona-Roma, con un servizio più rapido, per uomini d'affari e politici. Tale sogno fu sperimentato il 10 luglio 1961 con un primo volo Verona-Roma al mattino e ritorno alla sera con un aereo Vicker-Viscount dell'ALITALIA, turbo elica a 4 motori.

Un vero primo servizio aereo di linea dalla base di Caluri reso altamente efficiente dall'aeronautica militare, prese il via dopo che il Comune di Verona con delibera nel 1962 ebbe a ufficializzare un accordo di servizio tra Comune e ALITALIA. In questo accordo il Comune avrebbe corrisposto alla ditta ALITALIA come garanzia, un contributo pari al costo del biglietto aereo per 20 posti giornalieri fissi per la linea Verona-Roma.

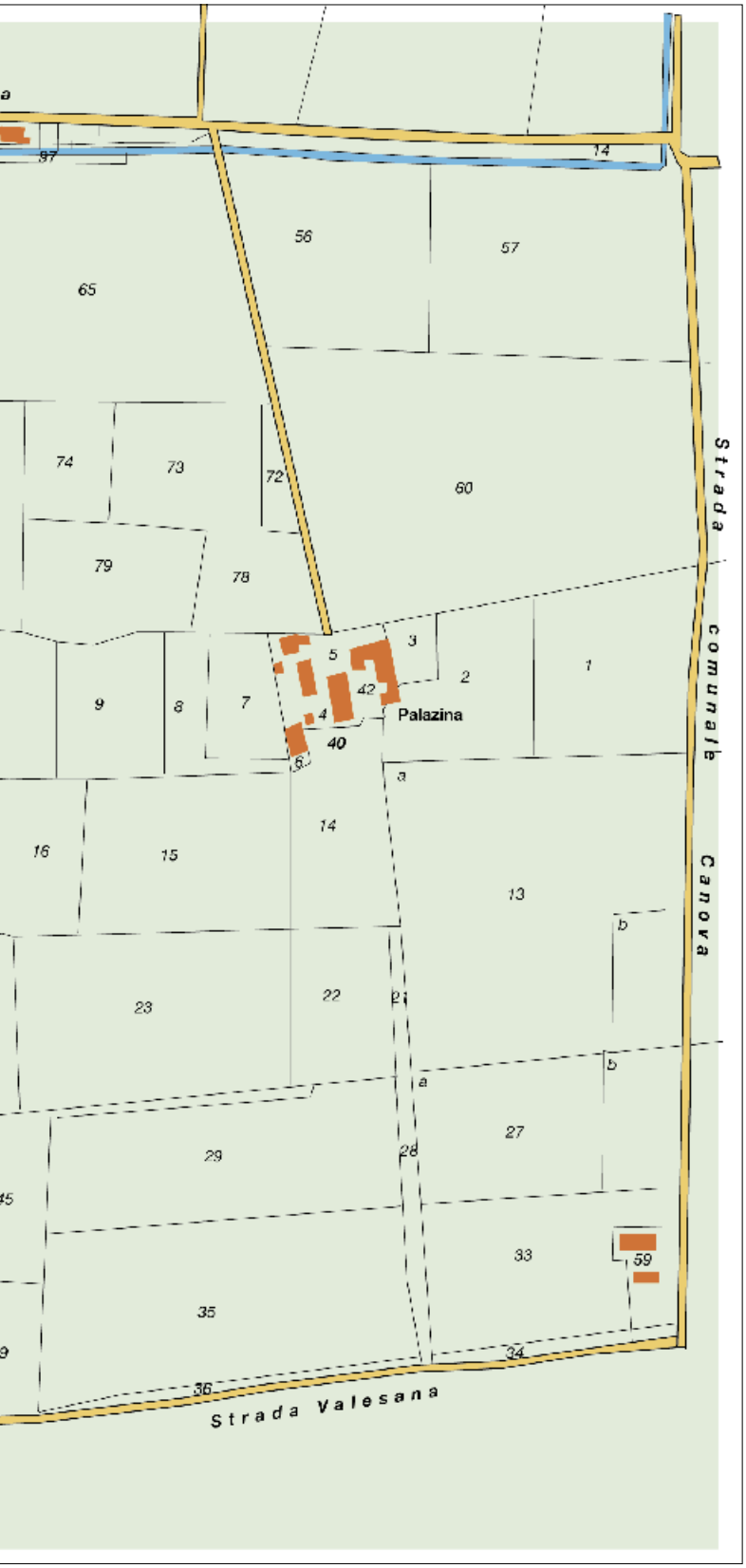
Inizialmente il servizio di scalo aereo per civili fu svolto nella parte ovest della pista, verso Caluri e gestito in un locale messo a disposizione dai militari.

In un secondo tempo, poi, ottenute ancora maggiori concessioni dai militari, lo scalo venne spostato dalla parte opposta della pista, verso Verona, sempre dentro il recinto demaniale del campo aeronautico militare; per il terminale degli aerei si usufruì di un ramo di una "margherita" piazzola in cemento armato dal diametro di 50 metri, in fondo alla pista.

A questo punto, nel 1963, per le strutture logistiche, venne commissionata dal Comune di Verona alla ditta Prefabbricati Bortolaso di S. Martino Buon Albergo, un'idonea struttura prefabbricata in legno, di metri 30x10, con la capienza di tre locali, (ufficio, sala di attesa e magazzino) e sul lato sud, una tettoia. Questo insediamento fu collocato su terreno ex-Bonizzato (vedi mappa), al di fuori della recinzione dell'Aeroporto militare, sul fianco est della strada Terminon di Caselle - Dossobuono.

Inizialmente, queste semplici strutture di servizio aereo, servite da maestranze di ufficiali in pensione e comunali di Verona e della ditta ALITALIA, furono suffi-

Caselle
Caselle
Strada per Veron
Strada per Verona
Strada comunale Terminon
Corte
Le Palazzine



Mappa dei terreni di Caselle di Sommacampagna requisiti e delle case demolite per la costruzione dell'aeroporto militare di Ganfardine di Villafranca.
Si noti la grande dimensione e la toponomastica delle case e dei terreni catalogati.

cienti e, sempre con l'ausilio dei militari, si rivelarono subito di grande utilità per rapidi viaggi di uomini d'affari, politici e per voli turistici charter.

Il servizio di Handling gestito dalla Società AERSAPAC.

Poco tempo dopo, per il gravoso peso amministrativo e gestionale che provocò qualche contrattempo, il Comune di Verona riservandosi ancora un certo numero di posti viaggio aerei, deliberò di passare la gestione del servizio aeroportuale civile ufficialmente alla ditta AERSAPAC S.p.A. del conte Pier Alberto degli Albertini e del conte Enrico Giacobazzi, che si assunse in pieno ogni responsabilità.

In questo contesto di gestione il servizio dello scalo fu affidato al Capo scalo il sig. Giovanni Gaffè e al fratello Edmondo come tecnico tutto fare, con aerei ALITALIA AVAIC di linea Verona-Pisa-Roma e velivoli ATI Focher 27, aerei con capienza di 45 persone circa e Mediterranea per voli turistici che, malgrado queste semplici attrezzature, essendo l'aeroporto al 90% servito regolarmente dalle sofisticate attrezzature militari, cominciò a funzionare egregiamente.

Il servizio di *Handling*, ossia ristorazione e pulizie, come sopra detto, venne invece gestito dalla società AERSAPAC di proprietà del conte Pier Alberto degli Albertini e in parte del conte Enrico Giacobazzi che già serviva anche gli aeroporti di Rimini, Ciampino-Roma e Capo di Chino-Napoli. Questo lo staff delle prime maestranze degli assistenti al volo: Tullio e Guglielmo Polato, Alberto Montresor, Luciano Antolini, Attilio Ferrari, Vincenzi Angelo, Vito Simone, Antonio Realdi, Enzo Longo e Doriano Brutti.

Il servizio così organizzato con la soprintendenza dei promotori, fu costantemente ed egregiamente funzionale (12).

Alcuni di queste brave maestranze sono ancora in servizio all'aeroporto: Realdi istruttore del nuovo personale e Brutti responsabile del settore operativo.

Per completezza di informazioni, ad onore di questi tenaci pionieri,del servizio civile dell'aeroporto e più ancora della prima promozione turistica di Verona e del Lago di Garda, riportiamo fedelmente cosa ebbe a scrivere a quel tempo la stampa cittadina veronese:

L'Arena: mercoledì 16 maggio 1962.

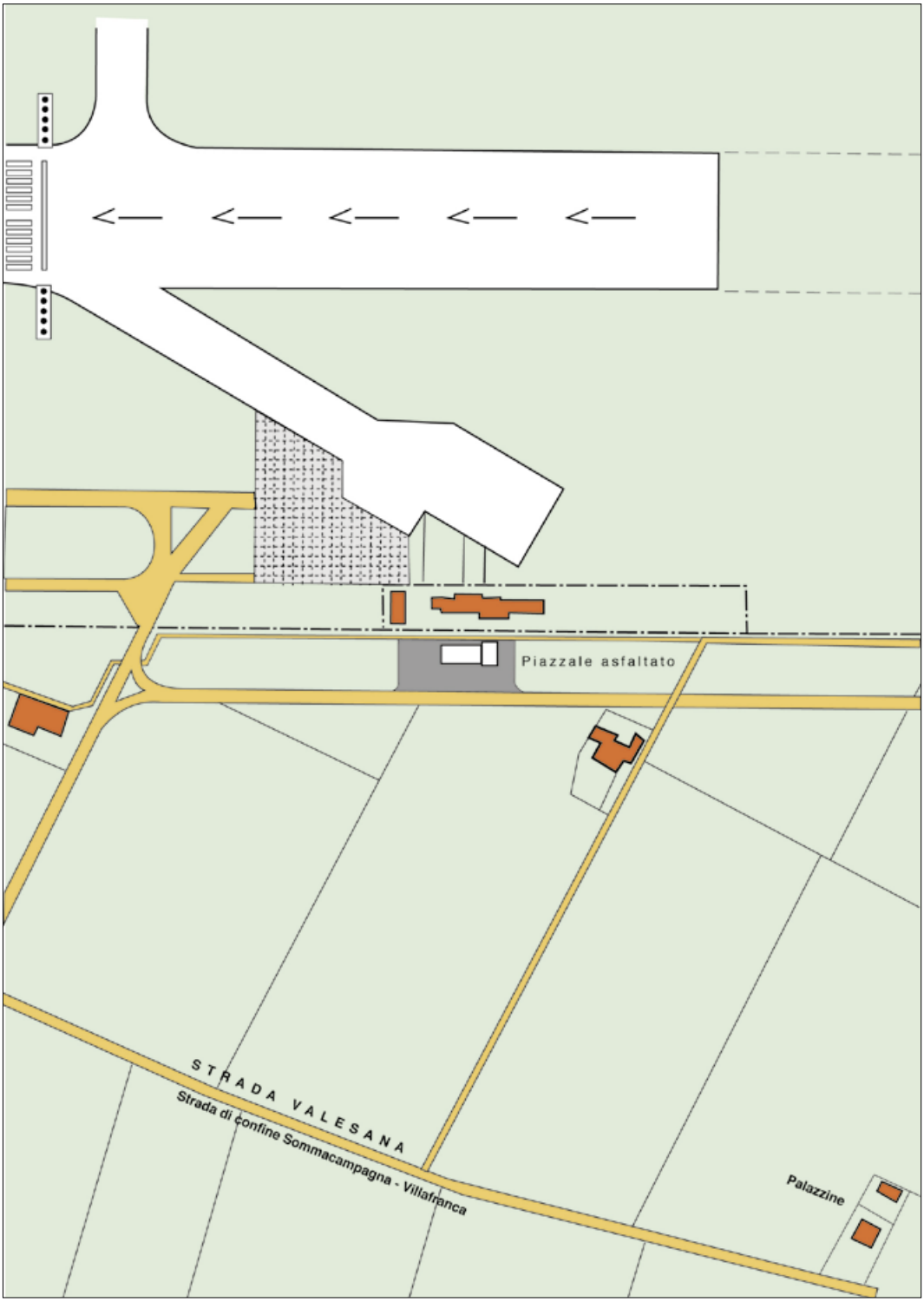
Verona è un "Posto di Frontiera" per il movimento aereo in Europa

Nei giorni scorsi una comitiva di 65 turisti inglesi ha inaugurato come scalo internazionale l'aeroporto di Villafranca. Nel prossimo ottobre si terrà un raduno di agenti di viaggio.

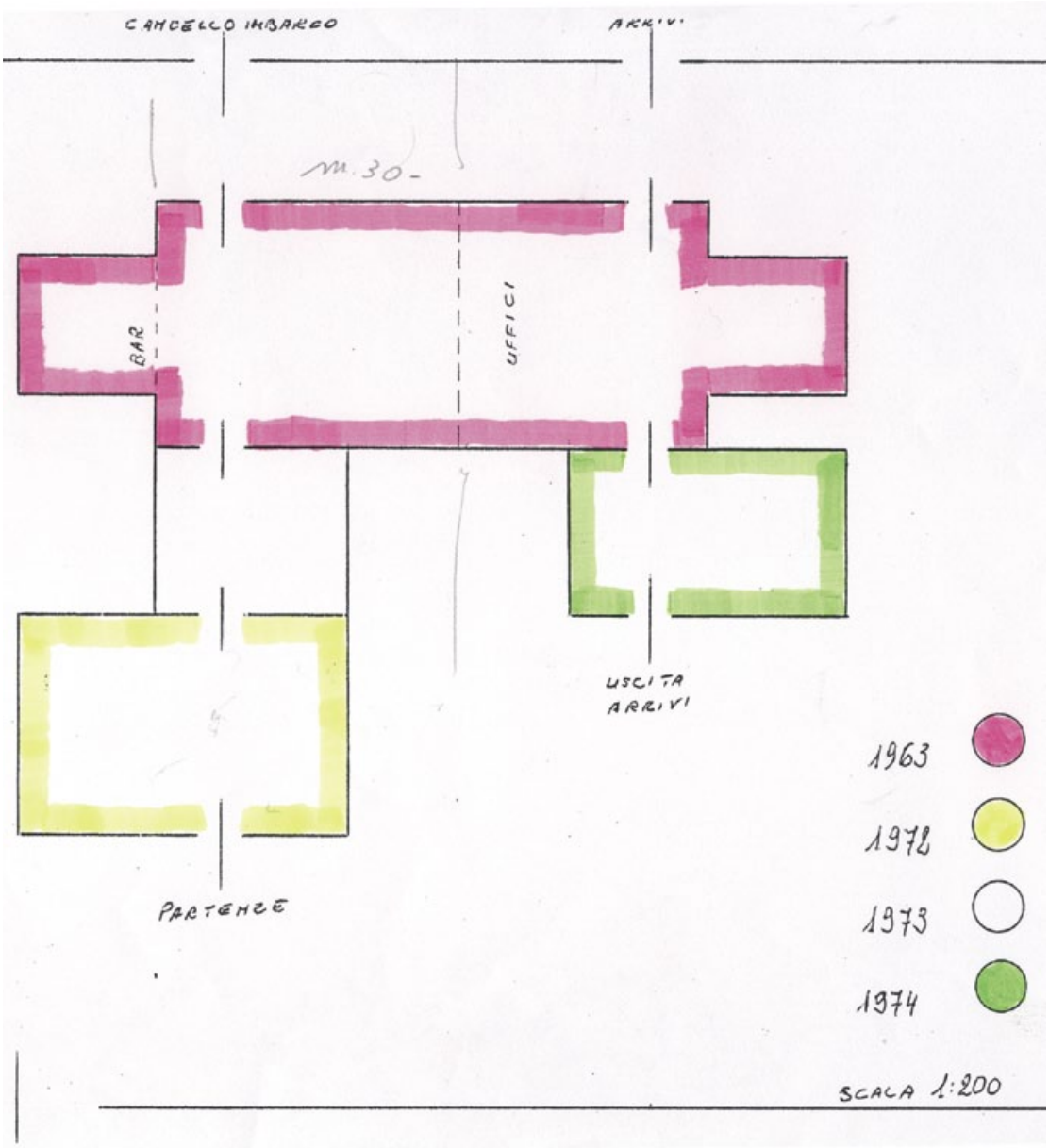
… Altre comitive inglesi presumibilmente nell'anno in corso arriveranno… La

---

(12) - *Verona può diventare veramente la "Porta d'Italia". L'aerostazione è appena sorta e già deve essere ampliata* Il Corriere del Mattino, 23.7.1963.



Nuovo progetto per l'ampliamento dello scalo dell'aerostazione civile in area comunale di Sommacampagna, costruito in muratura con aggiunto piccolo magazzino e piazzale antistante asfaltato.



Disegno della pianta dell'edificio costruito in muratura dell'aerostazione civile.

Uno degli slarghi panoramici verso il quale si poteva realizzare l'aeroporto, verso le colline moreniche di Custoza.

Ultimo grande progetto del nuovo impianto dell'aerostazione civile a ridosso del confine con la strada Valesana, con il corpo del fabbricato tre quarti in territorio di Sommacampagna e una piccola parte in quello di Villafranca.

realizzazione di questi voli internazionali che già hanno portato Verona "Porta d'Europa" è dovuto al conte Albertini e al conte Giacobazzi dell'Aersapac… dal canto suo anche dal Capo scalo Gaffè e dell'albergatore veronese dott. Sogliano ... il primo che ha organizzato i voli che portano a Verona lo scalo per i tours che in passato invece facevano scalo a Zagabria e a Ginevra …
L'organizzazione, pur ai primi passi, appare accurata e precisa: basti dire che per sbrigare le pratiche di dogana della prima comitiva è bastata una ventina di minuti: nei giorni successivi si recheranno a Venezia e prenderanno parte a una gita in battello sul lago di Garda da Malcesine, Gardone, Sirmione e Garda.
Non resta ora che attendere gli effetti di tutte queste importanti iniziative.

Nonostante questa situazione i promotori di Verona e i militari, dopo aver ancora insistito e designato per quella zona completamente in territorio di Caselle di Sommacampagna, ebbero delle difficoltà, sia per le spese d'acquistò del terreno di 15.000 metri sul lato sud-est fuori dal territorio demaniale, menzionato ancora tempo a dietro dal Sogliani, di proprietà dei possidenti Ferrari dalle Spade, sia per il completamento dei collegamenti logistici alla strada comunale Valesana vecchia in località Palazzine e la strada del Terminon che collegava Caselle con Dossobuono di Villafranca.

Su questo terreno fu costruito un primo comodo piazzale di disbrigo, con vicino una casetta prefabbricata in legno ad uso servizio di Bar gestito dalla famiglia Ramponi, il tutto in collegamento viario con la strada comunale Terminon di Caselle e all'accesso del neonato piccolo aeroporto civile.

In seguito si venne a creare un periodo con molte difficoltà, causato; sia da un traffico molto ridotto a soli voli turistici, sia economicamente perchè non più finanziato dal Comune di Verona e di conseguenza anche ALITALIA e l'ATI smisero il servizio, ma ancor più maggiormente per contrasti di vedute nel procedimento al collocamento ufficiale di un aeroporto civile in quel luogo, che a questo punto con il protrarsi di questa situazione minacciava di chiudere i battenti di quella iniziativa di servizio.

I contrasti inizialmente vi furono quando, quelli di Villafranca l'aeroporto civile, per loro interessi, lo volevano a sud-ovest di Caluri e contrariati rinunciarono ad ogni collaborazione.

In questa situazione i promotori di Verona e i militari, insistettero e decisero ancora per quella zona completamente in territorio di Caselle di Sommacampagna.

Per la realizzazione in questo senso, dovettero per licenze edilizie e altre autorizzazioni dipendere dal Comune di Sommacampagna, mentre le maestranze di Villafranca vistesi definitivamente esonerate da ogni interesse, come era nelle loro intenzioni, rinunciarono drasticamente ad ogni minima collaborazione, passando il

semplice incarico di seguire lo sviluppo delle operazioni all'allora Assessore e vice sindaco Remo Ceriani di Dossobuono.

Nel 1973, appianati questi dissidi, visto che il servizio aereo malgrado le semplici strutture andava sempre più intensificandosi, dal sindaco di Verona Carlo Delaini fu presentata domanda di licenza edilizia al Comune di Sommacampagna per un progetto in muratura di ampliamento dell'aerostazione civile, licenza approvata dal sindaco Dario Leso (13).

Così fu demolita la vecchia struttura in legno e, a completamento, furono realizzate nuove strutture: un edificio in muratura più ampio con maggiori servizi dell'aeroporto civile, spostando le operazioni di sbarco e carico in un'altra costruzione oltre la rete in territorio militare; fu creato un primo comodo piazzale di disbrigo in cemento armato; comodi collegamenti logistici viari alle strade comunali Terminon e Valesana, fuori dal territorio demaniale, tutto ben disposto per l'accesso al neonato piccolo Aeroporto civile.

Lavori eseguiti sul terreno acquistato dal Comune di Verona sempre a sud, su quei 15.000 metri di terreno, menzionato ancora dal Sogliani, tra il confine del terreno militare, la strada Valesana vecchia in località Palazzine e la strada del Terminon che collegava Caselle con Dossobuono, tutto in territorio di Caselle, confinante con Dossobuono di Villafranca. Con l'occasione, come sopra detto, dei privati costruirono una casetta prefabbricata in legno ad uso servizio Bar gestito dalla famiglia Ramponi.

Terminati i lavori di miglioramento della stazione con fabbricati in muratura e ampio piazzale bitumato, nel 1973, a seguito di un grave incidente avvenuto all'aeroporto di Palermo, fu emanata la legge n. 825, che doveva sanare le evidenti carenze del sistema aeroportuale nazionale, con una serie di interventi urgenti e con finanziamenti del Ministero da attuare negli aeroporti aperti al traffico civile.

Benchè fossero stati recentemente eseguiti nuovi lavori sull'aeroporto civile Verona Villafranca, a seguito di questa legge il Comitato promotore di Verona, presentò un nuovo progetto inteso a potenziare lo Scalo Aereo Civile spostato a sud dell'attuale piccolo insediamento, con un grande disegno di un aeroporto moderno e collocato sul terreno proprio a scavalco tra il confine del Comune di Sommacampagna e Villafranca. Il progetto prevedeva sostanziali strutture: la riqualificazione della pista di volo sul lato Nord-Est, fino alle immediate vicinanze del centro abitato di Caselle, oltre all'installazione di una serie di impianti radio-radar-elettrici di assistenza al volo per la sicurezza delle operazioni aeree, e una nuova aerostazione passeggeri con un piazzale di sosta velivoli e relativi impianti tecnologici ed ecologici.

---

(13) A.C.S., *Registro delle Licenze Edilizie,* anno 1973. licenza edilizia n. 186, 14 dicembre 1973.

Un F.84, uno dei primi aeroplani militari con motori a reazione.

Alcuni operai della ditta AERSAPAC durante i lavori dello spostamento della recinzione di rete metallica dal confine dell'aeroporto militare.

Il piccolo Bar ristorante, gestito dalle sorelle Ramponi, di servizio per militari e operai durante i lavori di ampliamento della pista.

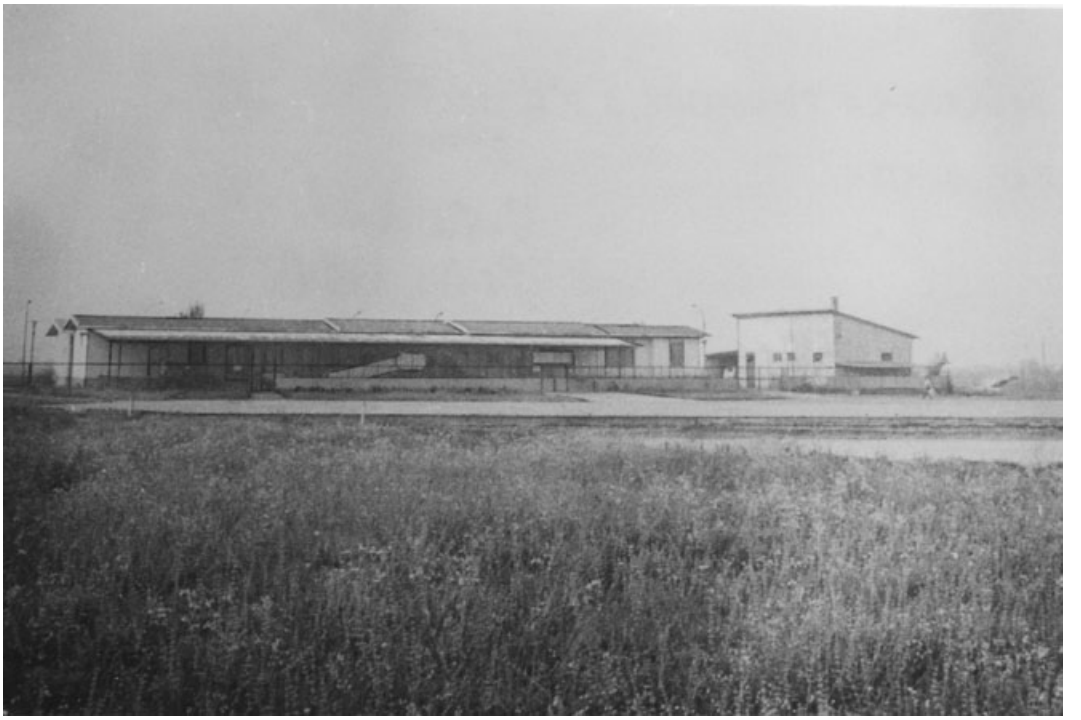


Immagine del fabbricato dell'allora modesta aerostazione civile. (archivio: Giovanni Gaffè).

Fabbricato costruito in muratura della nuova aerostazione civile. (archivio: Giovanni Gaffè).

Fabbricato costruito in muratura della nuova aerostazione civile. (archivio: Giovanni Gaffè).

Grandi divergenze con il Comune di Sommacampagna per il nuovo grande ampliamento aeroportuale civile prevalentemente sul proprio territorio.

Verificata la possibilità di effettuare il prolungamento della pista in questione sul lato Sud-Ovest anzichè sul lato Nord-Est, in direzione delle abitazioni della Palazzina di Caselle con uguali risultati, il Comune di Sommacampagna ritenne di dover incaricare un Ufficio tecnico competente in materia di aeronautica civile. Venne incaricata l'Aeroconsult, presso l'Aeroporto civile di Torino.(14) Al termine del lavoro eseguito dallo studio in merito al progetto esecutivo presentato, la risposta fu negativa per i danni che il futuro sviluppo dell'aeroscalo avrebbe recato ai residenti della frazione di Caselle.

Nel 1978, gli assessori Renzo Castellani e Piero Sambugaro si interessarono più a fondo del problema. Dopo una attenta indagine prendendo contatti con vari direttori di altri aeroporti civili, tra questi anche quello dello scalo aereo di Torino Caselle nella persona dell'ing. Luigi Marra, vennero fatti con altri consiglieri comunali, dei reciproci voli ricognitivi, e una volta invitato a Sommacampagna questo ingegnere, consultati i disegni, con un sopraluogo sulla zona predisposta per il futuro insediamento delle strutture dell'aeroporto, senza tante incertezze, come lo Studio dell'Aereoconsult,(15) anche lui diagnosticò, che oltre al danno che avrebbe provocato all'abitato di Caselle, *logisticamente quella posizione era sbagliata e che era più logico sviluppare l'insediamento verso Villafranca all'inizio della pista di decollo*.

Osservazioni riprese in seguito telefonicamente: *"le raccomando di far sapere al Comitato di Verona che quella è la posizione sbagliata"*.

In questa situazione tutto il Consiglio Comunale cominciò ad opporsi e richiedere almeno delle varianti al progetto, ma tutte respinte.

Mentre la situazione non si appianava, da parte del Comune di Sommacampagna, vi fu l'intento di aprire un contenzioso, ricorrendo al Tribunale di Stato.

Ma inaspettatamente il 29 ottobre 1979 dal Ministero dei Trasporti - Direzione Generale dell'Aviazione Civile di Roma e da Venezia venne imposto di accettare l'intero progetto esecutivo anche come servitù militare, e il Comune di Sommacampagna dovette adattarsi, nonostante la posizione sbagliata e gli evidenti danni agli abitanti di Caselle (16).

Per questi lavori l'Aeroporto rimase chiuso per più di un anno. In questo periodo per non licenziare gli operai e salvaguardare il servizio ai clienti del locale aero-

---

(14) - A.A.S.L . VR, *Rapporto alla stampa e alle autorità dei primi mesi di vita della Società dell'Aeroporto civile del primo Presidente arch. Marco Lucat*. Verona ottobre 1979.

(15) - A.C.S. Verbale di deliberazione della G.C. di Sommacampagna del 3/10/1974.
Oggetto: *Incarico AEREOCONSULT presso l'Aeroporto civile di Torino per elaborazione di uno studio in merito al progetto esecutivo sul potenziamento dell'aeroporto civile di Verona-Villafranca*.

(16) - A.C.S. Verbale del Consiglio Comunale del 29/10/1979. Oggetto: *Imposizione servitù militari*.

porto, la società di gestione AERSAPAC dovette sobbarcarsi disagi e onerose spese di trasporto con pulmini, tra Verona e l'aeroporto San Giuseppe di Treviso.

Duramente questi lavori eseguiti da parte del Ministero dei Trasporti, si interessarono più intensamente anche le autorità di Verona.

Dopo aver ottenuto le ufficiali autorizzazioni allo scalo aeroportuale civile, nel 1977 in seguito a vari incontri politici si costituì un primo Comitato di Promozione per l'Aeroporto denominato "Comitato promotore per il potenziamento dello scalo aereo di Verona-Villafranca", composto da: Camera di Commercio di Verona (Presidente Pavesi), dal Comune di Verona (Sindaco Giorgio Zanotto), dalla Banca Cassa di Risparmio di VR-VI-BL, e successivamente dalla Provincia di Verona.

In seguito, superate certe difficoltà societarie, mentre erano in corso i sopracitati lavori, ufficialmente il 23 dicembre 1978, il Comitato di promozione si costituì in una Società per Azioni, che nel 1980 aprì un nuovo sportello inaugurato dal sindaco Renato Gozzi, e nominò primo presidente l'arch. Marco Lucat. E così ebbe a cessare anche il servizio dell'AERSAPAC. (17)

Pertanto la situazione dell'insediamento provvisorio della vecchia stazione dello scalo dell'aereoporto civile resistette fino agli anni 1979.

A questo punto possiamo dire tutto bene per l'aeroporto civile che tra gli anni 1960 e 1970 fino al 1980 con alterne difficoltà si sostenne per l'iniziativa e la caparbietà di tre persone: il conte Alberto degli Albertini, il conte Enrico Giacobazzi e il capo scalo Giovanni Gaffè, meritevoli di una lapide ricordo nell'Aerostazione (18).

Protesta degli abitanti di Caselle per il nome non appropriato.

Con la nuova società di gestione l'aeroporto civile, subordinato dalle autorità militari e civili, venne denominato Aeroporto Civile di *"Verona Villafranca"*.

Per questa denominazione, con tanta amarezza, ci furono molte proteste ed esposti da parte delle autorità e dei cittadini di Caselle e Sommacampagna, dirette a far valere i propri diritti. Fu minacciato anche di portare la causa davanti alla Corte Costituzionale perchè questo fu un obbrobrioso termine improprio di paternità. Esso è ubicato, per chi vuole arrivare all'aerostazione, in quel di Caselle e come mai allora è stato chiamato di "Verona-Villafranca"?, visto che le autorità di Villafranca più di tanto non si sono mai interessate. Non poteva essere chiamato, più logicamente e a differenza di quello militare, "Verona-Caselle" in analogia, con Roma-Ciampino, Milano-Linate e Torino-Caselle?.

Le concezioni edilizie, il telefono, la corrispondenza postale con l'intestazione della via, il numero civico 9, il codice di avviamento postale ecc. sono ufficialmente indirizzati al paterno indirizzo dell'ufficiale insediamento a Caselle.

(17-18) - G. GAFFE', *Aeroporto, Ricordare A. Degli Albertini e Giacobazzi*. In lettere al direttore, L'Arena 3 marzo 2004.

I primi aerei in sosta sul nuovo scalo recentemente ampliato.

Soldati repubblicani, piloti ed operai di servizio nel 1944. (archivio: Cordioli Adelino Gildo).

Aereri privati di vario genere atterrati e decollati dalla prima pista civile.

Aereri militari C.119 per trasporto truppe e paracadutisti fermi sulla pista.
(archivio: Cordioli Adelino Gildo).

Foto del primo aereo civile passeggeri DC.4 atterrato sulla piccola aerostazione civile.
(archivio: conte Alberto degli Albertini).

Vista del primo aereo civile Comet, sceso sul terminale della pista presso la piazzola davanti l'aereostazione.
(archivio: conte Alberto degli Albertini).

Passeggeri sotto la tettoia appoggiata alla casetta in legno dell'aereostazione civile in attesa della partenza.

Foto dei primi aerei Caravelle scesi sul terminale della pista presso l'aereostazione civile.

Per questa anomalia del nome, così scriveva Verona Fedele:

I cartelli apparsi lungo le strade mandano all'Aeroporto di Verona. Tale indicazione è per lo meno un indovinello per chi non sappia di cosa si tratta. L'aerostazione di cui i cartelli parlano, si trova a 6 chilometri da Villafranca a 9 da Verona, a 2 da Dossobuono e precisamente la località è da tutti conosciuta sotto il nome di Caselle. Chi volesse telefonare all'aeroporto o spedire corrispondenza o se turista, addirittura approffittare dei servizi aerei, da che parte dovrebbe aver cominciato le ricerche per questa cara aerostazione di Verona? In realtà il postino che vi reca la posta è proprio quello di Caselle.

Come sappiamo il suo servizio si fece sempre più intenso turisticamente e per trasporti commerciali con normali servizi di linea in quasi tutte le parti del mondo.

Venne raddoppiato una seconda volta in occasione dei mondiali del 1990 e in quell'occasione, l'allora ministro dei trasporti Carlo Bernini nel suo intervento ebbe a dire: *"le sacrosante esigenze delle popolazioni che abitano intorno alla pista è di vivere il meglio possibile senza essere rintronati dal rumore dei velivoli e senza dover respirare un'aria pesantemente inquinata"*.

Il ministro ha poi detto ai comitati di Villafranca e Sommacampagna presenti per protestare contro i rumori e l'inquinamento: *"Capisco le vostre proteste, non vorrei abitare vicino ad un aeroporto, anche se trovo comodissimo viaggiare in aereo. Occorre conciliare le esigenze di sviluppo dello scalo con la vivibilità dell'ambiente circostante"*. (19)

Ora denominato "Valerio Catullo"

Per concludere, finalmente dopo parecchi anni, all'aerostazione venne dato un suo proprio nome (che rese giustizia anche a quelli di Caselle) con un suo preciso indirizzo: Aereoporto **"Valerio Catullo"** - Via Aeroporto, 6 - 37060 Caselle di Sommacampagna (VR), telefono 045-8095666.

Rimane sempre comunque la sua ubicazione inadatta, giudicata inidonea dagli esperti di Torino, e con questo veloce sviluppo cui stiamo assistendo, staremo a vedere cosà succederà nel corso degli anni futuri.

---

(19) - M. P., *Silenzio aereo, Bernini paga il prezzo*. L'Arena 16 giugno 1991.

L'aeroporto dopo i primi grandi lavori di ampliamento.

Il piazzale dell'aeroporto civile dopo le prime sistemazioni ufficiali.

L'ingresso della cappella al primo piano dell'Aeroporto Catullo.

Sotto: L'interno della cappella dedicata alla Madonna di Loreto, ove ci si può raccogliere in preghiera prima di una partenza.

La Chiesetta-Cappella per il culto religioso dedicata alla Madonna di Loreto.

In tutto questo contesto dello sviluppo all'aeroporto non si pensò mai al servizio religioso, e di erigere una semplice cappella come struttura accessoria all'interno della sala di attesa dell'Aeroporto Civile "Valerio Catullo" di Verona. Quale servizio di culto a Dio, alla Madonna o a qualche altro santo, come ne esistono anche in altri aeroporti e sulle navi.

Indicazione della cappella al piano superiore.

C'è voluta l'idea e l'insistenza per tanti anni dello scrivente, nel continuare a spedire lettere ai presidenti dell'aeroporto e alle autorità per questa mancanza di servizio di preghiera con risposta sempre negativa (20). Così decisi di raccogliere firme presso gli ex allievi di Don Bosco per questa iniziativa e poi spedirle al Vescovo Padre Flavio Roberto Carraro e così si riuscì ad avere l'autorizzazione per la tanto auspicata Cappella, che avrebbe avuto, secondo le intenzioni del Vescovo, anche il duplice scopo di un luogo religioso ecumenico al servizio di altre religioni.

Finalmente, all'interno dell'aeroporto fu realizzato uno piccolo spazio, ma sufficiente comunque per i dipendenti lavoratori e i viaggiatori di avere la possibilità di un momento di preghiera e nelle festività di assistere anche alla S. Messa(21).

Il 12 aprile 2002, giorno dell'inaugurazione, vi fu un colpo di scena: mentre il Vescovo si accingeva alla benedizione con l'intenzione di inaugurarla come luogo ecumenico secondo gli accordi presi con la passata amministrazione, il nuovo presidente, intuito tali precedenti accordi di cui era contrario, si fece largo fra le varie autorità e si recò davanti al Vescovo che si stava preparando per la cerimonia, e con superbia e comando impose di cambiare le sue intenzioni e la cappella, invece, dedicarla esclusivamente alla Madonna di Loreto patrona degli aviatori.

A questo punto il Vescovo rimasto sorpreso di fronte a tale sceneggiata, fece per andarsene, ma consigliato dal suo assistente, per prudenza, mandò giù quel boccone amaro, e fra la confusione e il chiacchiericcio di quanto era accaduto, iniziò lo stesso la cerimonia di inaugurazione e impartì la benedizione. Intanto nella confusione i rappresentanti delle altre religioni che erano stati invitati: P. Letizia Tomassone - pastora della Chiesa Valdese, P. Gabriel Gaber Codrea - sacerdote della Chiesa Ortodossa romena, alla chetichella se ne andarono via lasciando scompiglio in tutti i presenti.

---

(20) - L. QUAINI - *La cappella dell'aeroporto, l'iniziativa partì dal cav. Renato Adami,* Verona fedele 21 aprile 2002.
(21) - L. QUAINI - *Sommacampagna. Una chiesetta all'Aeroporto. La proposta è partita dal presidente della Fiera.* in Verona Fedele 24. 12. 1995

Ora la Cappella è sempre aperta al servizio di fedeli e comitive di giovani per un momento di preghiera prima della partenza dell'aereo, ed è custodita e servita da un sacerdote inviato dalla curia per la celebrazione ogni sabato alle ore 18.00 della S. Messa prefestiva e alle ore 11.00 quella della domenica.

Per l'inquinamento del territorio e per la salute degli abitanti di Caselle.

La storia recente dell'Aeroporto civile e di un suo potenziamento, è cosa nota. Avanti di questo passo, c'è da chiedersi che succederà nel 2025, dal momento che la misura sembra colma a ridosso dell'autostrada.(22) Ci si lamenta dell'inquinamento di una 500 Fiat a cui si impone l'obbligo del bollino blu(23), ma che dire dello scarico giornaliero dei numerosi aerei che sorvolano la zona e la città, nonchè del parcheggio di un gran numero di macchine che sostano fino quasi a Caselle? Chi controllerà e chi si preoccuperà di salvare dall'inquinamento le nostre generazioni future e la nostra zona?

Tutto bello, però per Caselle, malgrado i precedenti interventi di protesta e i vari articoli sui giornali(24) per rivendicare primo fra tutti almeno la contestata paternità del nome Caselle, tutto è stato vano contro un così grande gigante che avanzava. La contesa, per Caselle, ha portato solo frustrazioni: le ferite di mutilazioni al suo territorio, l'abbattimento di case, gli assordanti rumori per i passaggi a bassa quota, l'inquinamento acustico e atmosferico, l'impatto con l'ambiente, la viabilità caotica della stretta e tortuosa strada della circonvallazione dell'aeroporto, dove il 29 giugno 2005, nell'affrantare una delle brutte curve un Fiat Tipo finì contro un camion, dove persero la vita 5 giovani di Lugagnano.(25)

Il grave pericolo giornaliero di caduta di aerei, come i tragici incidenti accaduti il 1 settembre 1971 nel quale perse la vita il Ten. Coll. Saponaro caduto con un R.F.84 e il 28 luglio 1988 quando un aereo militare F.104 pilotato del capitano Sandro Sordoni, esplose in fase di decollo in fondo la pista, che poteva diventare una strage. L'Ufficiale perse la vita e solo per miracolo non vi furono altri morti: i pezzi in fiamme del velivolo finirono in autostrada seminando panico e spavento.

E ancora altri incidenti come quello che negli ultimi tempi abbiamo subito con

---

(22) - Numeri e Curiosità: *In estate al Catullo si registrano quasi 500 voli al giorno. Sul radar anche 40 aerei insieme.* L'Arena 10.9.2005.

(23) - G. BUZZONI, *Inquinamento. Gli aerei hanno il bollino blu? Lettere a L'Arena,* L'Arena 27.3.2008.

(24) - *Aeroporto di Villafranca o di Sommacampagna?. Una lettera al Ministro Preti e al Prefetto per spiegare il " caso"* I LETTORI IN REDAZIONE, L'Arena 6 dicembre 1979. Segue con un altro articolo. *Dove si trova l'Aeroporto? da che tutte le frecce indicano Caselle.*
L . QUAINI, *Ricorrono al Consiglio di Stato "L'aeroporto è Nostro"* in L'Arena 14.10.1986.
L. QUAINI ancora, in L'Arena 3.4.1990, *Villafranca ha rubato l'aeroporto. I giudici regionali devono ristabilire la verità: lo scalo è tutto nel nostro territorio comunale. Andrea Mauri torna alla carica per far cambiare la denominazione in" Catullo di Sommacampagna".*

(25) - E. SANTI, F. MARCOLINI *"Terribile schianto, morti 5 ragazzi".* L'Arena 30-6-2005

lo spaventoso schianto del velivolo passeggeri romeno caduto sfiorando il centro abitato delle Case della Corte il 13 dicembre 1991 in località Poiane di Sommacampagna che è costato la vita a 49 persone (26).

Come la stampa commentò l'accaduto.

La testimonianza del parroco di Dossobuono, tra i primi ad arrivare sul luogo del disastro

La tragedia del Catullo

Il cappellano militare ha vegliato le salme per tutta la notte

di GIOVANNA BILLECI

La questione sollevata dai Comitati cittadini voli aerei è tornata prepotentemente alla ribalta

«Bisogna aumentare i margini di sicurezza»

Il disastro aereo del giorno di Santa Lucia, che ha provocato 49 vittime, ha fatto ritornare prepotentemente alla ribalta la questione sicurezza e il costante pericolo per le abitazioni civili troppo vicine al perimetro aeroportuale. Così ricomincia l'eterna polemica tra i "Comitati cittadini voli aerei contro il rumore e per la sicurezza", di Villafranca e Sommacampagna, e l'aeroporto militare e quello civile. I primi pretendono maggiori norme di sicurezza e prevenzione, soprattutto in virtù delle passate esperienze di emergenza e incidenti, e che le autorità competenti blocchino ogni tipo di ampliamento del "Catullo" fino a quando non si decida se il destino dello scalo veronese debba essere militare o civile. I secondi assicurano che tutte le norme di sicurezza sono rispettate e che lo scalo veronese è tra i più sicuri d'Italia. In una conferenza stampa piuttosto animata svoltasi a Palazzo Barbieri la scorsa settimana, i portavoce dei comitati di Villafranca, Elia Di Giovine e Claudio Magagna, insieme ai rappresentanti di Sommacampagna, hanno puntato il dito sul piano di ampliamento del Catullo denunciando l'assenza del "Master plain" di un capitolo specifico riguardante gli investimenti destinati alla sicurezza. «Nei mesi scorsi ci hanno accusati di fare dell'allarmismo psicologico — afferma Mirella Urbani, consigliere comunale e componente del comitato di Sommacampagna — adesso che la sciagura si è verificata a pochi metri dalle abitazioni civili, spero che le autorità competenti prendano in seria considerazione le nostre eccezioni a cominciare dal fatto che non si può pretendere di sviluppare i voli civili in una base Nato operativa». Intanto sono normalmente ripresi i voli di collegamento con la Romania e, a due giorni dall'incidente, un altro Antonov 24 ha fatto scalo al Catullo con 40 passeggeri a bordo.

«L'amministrazione dell'aeroporto civile — incalza Giovanni Genovese, ex consigliere comunale di Sommacampagna — invece di pavoneggiarsi, vantando l'incremento costante del traffico, dovrebbe puntare più alla qualità che alla quantità, non aprendo lo scalo a operatori che non danno affidamento circa i vettori aerei utilizzati. Noi del Comitato ci aspettiamo che almeno le amministrazioni dei paesi confinanti con il perimetro aeroportuale adottino quegli strumenti urbanistici necessari per aumentare i margini di sicurezza, vale a dire, non permettere nessun insediamento civile o commerciale nelle aree destinate a coni di atterraggio o decollo degli aeromobili». Nella settimana appena trascorsa i comitati hanno promosso vari incontri in cui si è discusso il problema e giovedì scorso 21 dicembre le loro ragioni sono state raccolte dalla trasmissione "Tempo Reale" in onda su Rai Tre.

G. B.

(26) - M. PECCHIOLI *"Neve, fiamme e morte. La tragedia dell'Antonov"* in L'Arena, 29 novembre 2008.

CITTADINI ITALIANI

1. **Battistini Federico,** 60 anni, artigiano (Udine)
2. **Bariani Giovanni,** 49 anni, impresario edile (Cremona)
3. **Bean prof. Giorgio,** 48 anni, docente universitario (Trieste)
4. **Beltini Giovanni,** 48 anni, artigiano (Brescia)
5. **Bevilacqua dott. Bruno,** 43 anni, ottico (Parma)
6. **Biason dott. Paolo,** 49 anni, imprenditore (Venezia)
7. **Brandani Luigi,** 57 anni, commerciante (Modena)
8. **Buttolo Luca,** 29 anni, agente di pubblica sicurezza (Udine)
9. **Cagnetta Antonio,** 36 anni, commerciante (Treviso)
10. **Cammelli Franco,** 42 anni, commerciante (Treviso)
11. **Cucu Cristina Monica** (rumena), 24 anni, operaia (Livorno)
12. **Della Libera Edit,** 35 anni, imprenditrice (Treviso)
13. **Di Giovanni prof. Ciro,** 35 anni, professore d'orchestra (Napoli)
14. **Domenichini Lorenzo,** 46 anni, operatore commerciale (Bologna)
15. **Furlan Danilo,** 49 anni, industriale (Treviso)
16. **Galeotti Guido,** 44 anni, dott. commercialista (Treviso)
17. **Gazzini Romano,** 54 anni, imprenditore (Verona)
18. **Guarnieri Giancarlo,** 50 anni, geometra (Bologna)
19. **Jappelli Charles,** 48 anni, imprenditore (Genova)
20. **Marconi Enzo,** 51 anni, imprenditore (Pesaro)
21. **Mazzolin Franco,** 49 anni, artigiano (Padova)
22. **Modesti Stefania,** 27 anni, hostess di terra (Verona)
23. **Morello Otildo,** 59 anni, agricoltore (Padova)
24. **Mortillaro Franco,** 46 anni, tecnico industriale (Treviso)
25. **Palazzi Ernesto,** 44 anni, imprenditore (Pesaro)
26. **Pandin Ottorino,** 52 anni, direttore tecnico (Padova)
27. **Piona dott. Giuseppe,** 43 anni, imprenditore (Verona)
28. **Pullella dott. Ferdinando,** 27 anni, ricercatore universitario (Udine)
29. **Ramera dott. Alberto,** 44 anni, libero professionista (Brescia)
30. **Zago Giorgio,** 38 anni, imprenditore (Padova)
31. **Zuccatti dott. Alberto,** dirigente d'azienda (Trento)

CITTADINI STRANIERI

1. **Ademi Mohammad** (serbo), 27 anni, operaio
2. **Ademi Senjur** (serba), 5 anni
3. **Bagnara Lacatusu Aurica** (rumena), 36 anni, casalinga
4. **Bogatù Painante** (rumeno), 24 anni
5. **Chelu Mihaela Corina** (rumena), 21 anni, hostess
6. **Vlagea Alexandru Coenel** (rumeno), 42 anni, navigatore
7. **Dulfu Mircea** (rumeno), 33 anni, commerciante
8. **Ghiran Gabriela** (rumena), 27 anni, ballerina
9. **Glica Anesia Nicoletta** (rumena), 26 anni, assistente di volo
10. **Gusani Igbal** (serba), 29 anni, casalinga
11. **Indricau Paula Claudia** (rumena), 25 anni, commessa
12. **Ivan Dimitru Marin** (rumeno), 52 anni, copilota
13. **Evan Vasile Dan Mircea** (rumeno), 38 anni, comandante e primo pilota
14. **Popescu Costantin Gheorghe** (rumeno), 50 anni, meccanico di bordo
15. **Savic Zoran** (serbo), 41 anni, autista
16. **Socol Alexandru Alina** (rumena), 30 anni, hostess
17. **Van Der Heide Jam** (olandese), 39 anni
18. **Ilie Mircea Nicolae Viorel** (rumeno), 36 anni, meccanico

Lapide a ricordo dei passeggeri rumeni morti nella tragica notte del 13 dicembre 1995, quando un loro aereo si schiantò al suolo in questo luogo subito dopo il decollo.

L'Arena

PRIMO PIANO

Il disastro del Catullo

I poveri resti delle vittime sono stati ricomposti in un deposito. «L'ultima cassa è arrivata alle quattro del mattino», racconta il tenente colonnello Papa. «Prima di chiudere a chiave la porta ho acceso la luce: non me la sono sentita di lasciarli al buio»

Quarantanove bare allineate nell'«hangar del dolore»

di Morello Pecchioli

Non c'è mai stato dialogo tra la torre di controllo della base aerea di Villafranca e l'Antonov 24 precipitato mercoledì sera, subito dopo il decollo, in località Polsano di Sommacampagna. I controllori militari hanno cercato più volte il contatto radio con il velivolo romeno (stava Rat 166), ma il pilota non ha mai risposto. E questo conferma che la sciagura si è svolta in meno di un minuto.

Ecco la ricostruzione di quei drammatici momenti fatta con il tenente colonnello pilota Mario Vitali che in questi giorni sostituisce il comandante del Terzo stormo, colonnello Antonio Puscoco, influenzato. 19,54: il pirottore turbosoja della Banat Air ha il via libera al decollo. Inizia la corsa e si stacca dal suolo. Pochi se-

cadaveri dei 41 passeggeri e degli otto membri dell'equipaggio è cominciato il difficile lavoro dei medici legali. Dentro all'edificio operano una quindicina di persone che cercano di ricostruire l'identità dei morti tragiche gli effetti personali. È una delicata operazione Zeta, a distanza, in collaborazione con i familiari ai quali si cerca di evitare lo strazio facilitando le operazioni di riconoscimento che dovrebbe essere effettuato oggi.

All'aeroporto Catullo ieri mattina è arrivato il sottosegretario agli Interni Francesco Cascamagna con il prefetto Leonardo Corbo, direttore generale della protezione civile. Accompagnati dal prefetto di Verona Sandoro, dal questore Borraccino, dal sindaco di Villafranca Maurizio Facincani, dal presidente dell'aeroporto Massimo Perro e dal presidente della Provincia

L'Arena

REDAZIONE: VICOLO STELLA, 11 ☎ 800 09 09 FAX 59 79 66

CRONACA

Sabato 16 dicembre 1995 7

Il disastro del Catullo

La messa in suffragio delle 49 vittime

Il presidente Scalfaro, a Villafranca insieme con Scognamiglio, ha stretto la mano a tutti i parenti, ma non ha proferito parola

Lo Stato in silenzio davanti al dolore

di Morello Pecchioli

Campane a morte ieri mattina a Villafranca. Rintocchi lunghi come non ci sono mai stati prima. Piangevano le 49 vittime dell'Antonov precipitato mercoledì in località Polsano, subito dopo il decollo. Campane a morto e lutto cittadino: bandiere a mezz'asta sulla facciata del municipio e negozi chiusi. I villafranchesi hanno partecipato al dolore dei parenti che, occhi rossi e smarriti, scendevano dal pullman per infilarsi nella sala parrocchiale. Campane a morto e cielo mesto come il volto di Carlo Scognamiglio: tra quelle persone dolenti il presidente del Senato cercava parole che non gli venivano e si limitava a ripetere: «Coraggio». E mantenne silenzio. Quello di Oscar Luigi Scalfaro, il presidente della Repubblica che, chiuso nel cappotto scuro con lunga sciarpa color crema, ha detto pochissime parole.

Scalfaro è arrivato a Villafranca verso le 9.45. Accolto dal sindaco Maurizio Facincani e dal vescovo di Verona Attilio Nicora il presidente della Repubblica, accompagnato da Scognamiglio, dal ministro degli interni Corona e dalle altre autorità, è entrato nel salone della parrocchia dove lo stavano aspettando, seduti su una decina di file di sedie, i 150 familiari delle vittime di Carlo Polsano. Le straziante pianto dell'anziana madre di Antonio Cagnetta ha accolto Scalfaro che si è diretto verso di lei seduta in prima fila, [illegible]

«Non posso fare altro che esserle vicino», ha detto il presidente del Senato a una signora in lutto che mormorava sconsolata: «Bastava poco e

L'omelia del vescovo Nicora: «Un'immane, straziante tragedia. Non ci sono parole umane capaci di dar ragione del mistero della morte».

[illegible] dal personale del l'aeroporto Catullo e dalla polizia di frontiera coordinata dal vicequestore Giovanni Iriavi. I parenti sono stati portati qui [illegible] del Catullo, a gruppetti, a Calpri, dove in un grande edificio sono allineate 49 bare. Il riconoscimento è avvenuto attraverso gli oggetti personali delle vittime e quello che restava di documenti ed effetti personali.

Nell'ex deposito, oltre ai medici legali, lavorano per undici di lichiusa, due medici e due tecnici del reparto di radiografia dell'ospedale Magalli di Villafranca. Tocca a loro

Inoltre era previsto, il piano di prolungamento di altri 400 metri della pista e la assillante minaccia di devastanti demolizioni di altre case e terreni del paese, con la nuova mèga progettazione che si stava studiando per un futuro ampliamento. Un nuovo avveniristico aeroporto civile (27), capovolto verso nord e collegato con il casello autostradale di Sommacampagna. Progettazione fortunatamente abbandonata dopo che anche il Comune di Sommacampagna si è imposto con una vibrante contestazione (28).

Per Caselle di Sommacampagna, sarebbe pertanto auspicabile che i responsabili dell'inquinamento rendessero conto ai cittadini, così come è previsto dalle vigenti leggi e decreti (D.lgs. 4-2008 - art. 3 ter e Trattato delle unioni europee - Art. 174, comma 2).

Anche gli attuali amministratori si stanno facendo interpreti di questi diritti presso la "Società Aeroporto Civile Valerio Catullo" e l'E.N.A.C., come evidenziato dall'articolo apparso su L'Arena, venerdì 8 aprile 2011.

AEROPORTO. Il Pd denuncia: «Rumore e timori nei quartieri a sud»

«Radar ai civili, ma resta il problema dei sorvoli»

«Nonostante il controllo radar all'aeroporto Catullo sia gestito da personale civile, i pericolosi sorvoli degli aerei sulla città continuano. Non è accettabile che non ci sia il personale sufficiente per il controllo radar e che la torre di controllo non sia adeguata». Lo dice il capogruppo del Pd in Provincia, Vincenzo D'Arienzo, assieme ai consiglieri Alice Leso e Franca Rizzi.

«Il controllo del traffico aereo all'Enav delinea nuove prospettive, ma impone rinnovati impegni contro il perdurare dei sorvoli sui quartieri del capoluogo da parte degli aeromobili che non rispettano la linea di decollo imposta», osserva D'Arienzo. «Pochi piloti virano prima dell'abitato di Santa Lucia e preferiscono sorvolare i quartieri a sud della città provocando inquinamento acustico e ambientale nonché diffusi timori tra la popolazione. Un aeroporto che vuole crescere deve risolvere il nodo della convivenza con i residenti più prossimi. Ma l'attuale dirigenza l'ha colpevolmente omesso. Non una parola sui controlli radar e l'installazione dei rilevatori fonometrici, binomio imprescindibile per contrastare il problema».

«Sul controllo radar è caduta la maschera», dice D'Arienzo. «Prima non era possibile perchè le tracce degli aerei non venivano poste a disposizione dai militari per ragioni di sicurezza, ma ora? In agosto il fenomeno dei sorvoli è addirittura aumentato. Sull'argomento vi è un omissivo silenzio, eppure i residenti di Santa Lucia, Golosine e Borgo Roma, circa 70.000 abitanti, meriterebbero un rispetto maggiore».

Secondo D'Arienzo la Provincia deve chiarire se «nel mese di agosto sono state valutate le tracce radar degli aeromobili e, a fronte di violazioni alla linea di decollo, sono state elevate sanzioni; quando la società di gestione dello scalo installerà i rilevatori fonometrici al suolo nei quartieri in questione; quando chiederà una riunione del comitato per l'ordine e la sicurezza pubblica, sede opportuna per dirimere un problema che incide sulla sicurezza dei cittadini». ♦

dal Giornale L'Arena: 4 settembre 2010

---

(27) - F. PINOTTI, *Nuova Aerostazione al Catullo, I migliori architetti studiano una struttura avveniristica e supersicura,* in L'Arena, domenica 30 settembre 2001.

(28) - E. BONORA, *Tra Catullo e Comune è un braccio di ferro. Oggetto del contendere è la posizione della nuova aerostazione. Polemico botta e risposta tra Sanson e Mengalli*. in L'Arena 10 maggio 2002.

Com'era la zona dove oggi è sorta l'aerostazione civile e una storiella di un giovane che si costruì un rudimentale aereo con il sogno di un viaggio in America.

Tanti anni fa, quando non c'erano automobili e biciclette e si andava tutti a piedi, la zona tra il Terminon e la Valesana ai bambini pareva tanto lontana in mezzo alla campagna, da sembrare fosse il punto in cui il mondo finiva. I*"veci"* (vecchi) nelle sere d'inverno per far star calmi i *"buteleti"* (bambini), i *"ghe racontaa"* (raccontavano) loro con tanta fantasia che quella era una brutta e misteriosa zona; impervia con un bosco fitto di piante e rovi, molto lontana dalle case dei paesi Caselle e Dossobuono, dove regnavano streghe, draghi e una brutta bestia rara, il terribile *"bisso galletto"*, (un serpente con una coda lunga, i sonagli della testa gonfi e una cresta rossa a corona come un gallo che, di notte, con il suo canto faceva un ululato spaventoso). Poi un bel giorno audaci cacciatori lo uccisero a fucilate, perchè aveva mangiato tanti bambini buoni.

Fra queste leggende, se ne trovava una un po' più vera e interessante, adatta proprio al nostro aeroporto.

Per un caso strano della sorte, secondo una storiella raccontata dai cantastorie, chi l'avrebbe mai pensato che proprio in questo luogo sarebbe sorto un vero aeroporto?.(29)

Si narra che un giovane abitante con la sua famiglia nella casa proprio dove ora vi è il fabbricato arrivi e partenze dell'aerostazione, spasimante e appassionato di aeroplani, nelle sere d'inverno costruì nella sua stalla un grande aeroplano con attrezzi rudimentali contadini, sognando un fantasioso viaggio nel cielo per volare in America.

Quando il rudimentale velivolo con tutto l'occorrente per il viaggio fu terminato, e le prove di avviamento per far ruotare l'elica furono ultimate, si accorse amaramente che il velivolo non poteva uscire perchè non riusciva a passare con la sua apertura d'ali, dalla porta della stalla. Quindi nell'intento di dover, dopo tanto lavoro, smontare le ali, fantasticava che l'avrebbe poi rimontato sul tetto della stalla molto pendente, per poi, una volta avviata l'elica, con una semplice spinta poteva maggiormente partire, prendere il volo e librarsi nel cielo per questo lungo viaggio sempre sognato.

Ma passato l'inverno con l'avvicinarsi della primavera e i lavori nei campi quel sogno svanì.

Di fronte a quanto accaduto, il cantastorie del luogo, il vecchio Marchi, nelle fredde serate di *filò* invernali, quando i contadini erano raccolti nelle stalle, con tutta una sua fantasia, così andava raccontando questa favola:

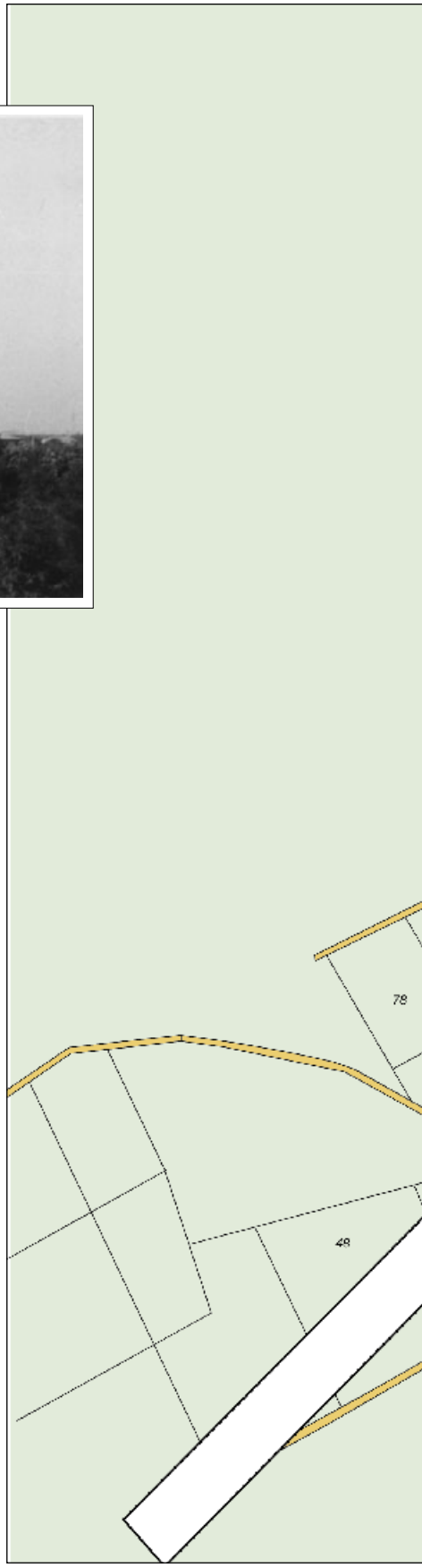
"C'era una volta un giovane appassionato di aeroplani e di viaggi, che ebbe a costruirsi un rudimentale apparecchio di aereo …… ma dopo aver spiccato il volo dal tetto della stalla per attraversare l'oceano cadde subito dopo: non nell'oceano, ma tragicamente nella sottostante fossa del letamaio piena di maleodorante liquame ..."

---

(29) - *"Dove si trova l'Aeroporto?* dal quotidiano Verona Fedele, 20 febbraio 1963.

APPENDICE

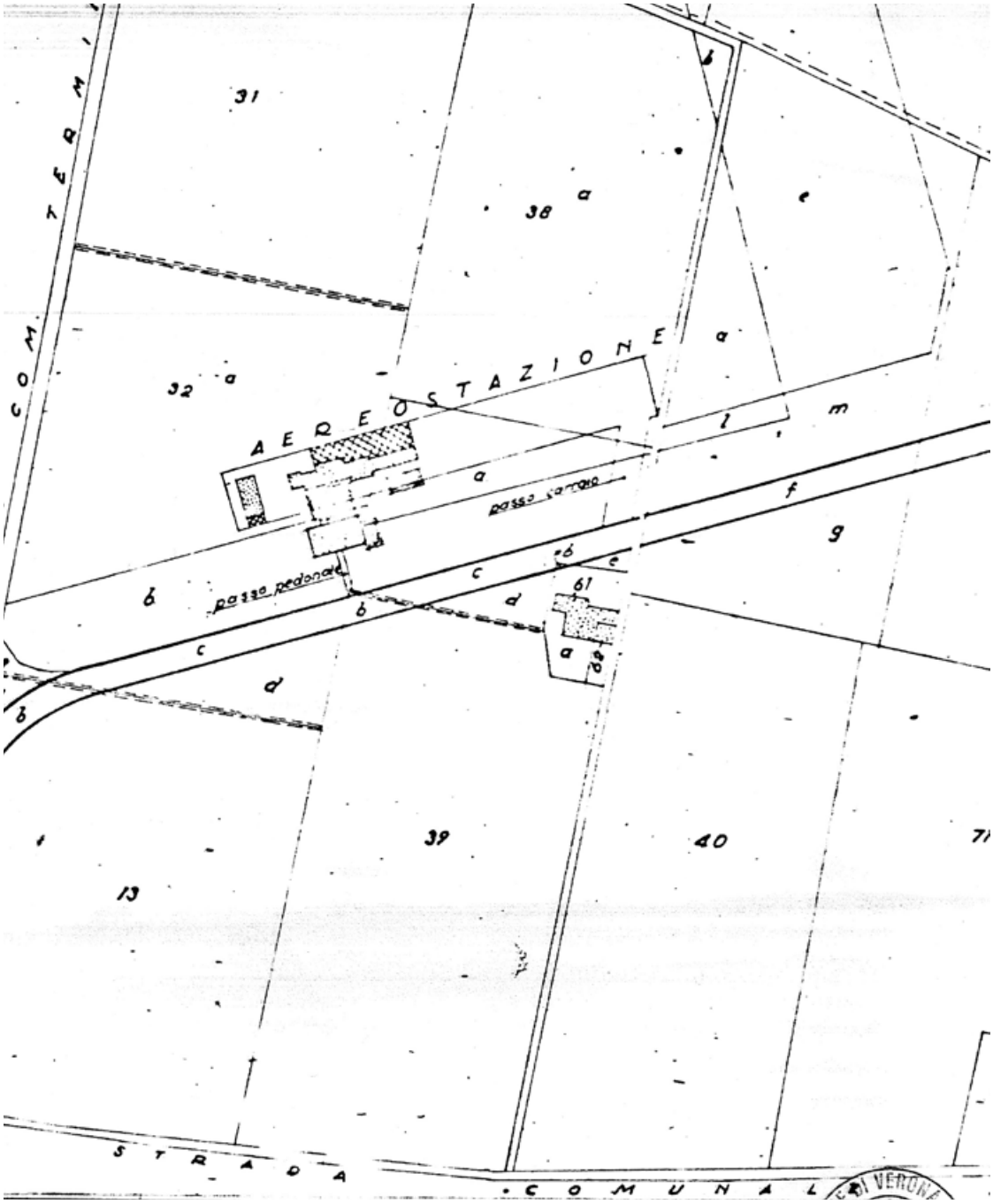
Vista panoramica dell'abitato di Caselle visto dalla palazzina dell'aerostazione. Si noti la breve distanza dall'insediamento.



Carta geografica del 1940 come era la zona di Caselle con la vecchia strada del Terminon e tutte le case di abitazione dei contadini, prima dell'allargamento dell'aeroporto militare e poi del civile con la pista di decollo rivolta in direzione della Corte Palazzina di Caselle e all'autostrada del Brennero.

A22
STRADA PER VERONA
STRADA DEL TERMINON
83
67
74
Primo tratto della nuova strada
di circonvallazione dall'aeroporto
per Dossobuono
Il nuovo prolungamento della pista insediatosi proprio sopra la Corte Palazzina di Caselle.
137
131
132
154
212
215
251
249
71
40
STRADA VALESANA
L'edificio della nuova aerostazione
civile posta sul confine tra i Comuni
di Sommacampagna e Villafranca.
STRADA PER CORTE CALZONI di DOSSOBUONO
40
22
67

Disegno presentato dal sindaco Zanotto di Verona per la prima costruzione in muratura a sostituzione della casetta di legno, in cui è ben visibile la sua collocazione ampiamente in territorio di Caselle.



Resti della vecchia stazione in legno dopo la demolizione, riutilizzati per il fabbisogno agricolo.

Resti della vecchia stazione in legno dopo la demolizione, adibita a magazzino agricolo.

I Giornali riportano:

Giovedì 6 dicembre 1979

CRONACHE

I LETTORI IN REDAZIONE

Aeroporto di Villafranca o di Sommacampagna?

Una lettera al ministro Preti e al prefetto per spiegare il «caso»

Il signor Andrea Mauri ha inviato al ministro dei Trasporti Preti e al prefetto di Verona questa lettera, chi ci prega di pubblicare:

Non è certo per campanilismo che diciamo queste cose ma per puro amore della verità. E ci spiegh...

interessare al problema e non l'hanno fatto, che avrebbero dovuto ...

SOMMACAMPAGNA

Ricorrono al Consiglio di Stato «L'aeroporto è nostro!»

«Lo scalo si trova a Caselle e non a Villafranca» sostiene il consigliere comunale Mauri, portavoce di chi vuole cambiargli denominazione

Ormai a Sommacampagna non ne possono proprio più. Adesso mancava solamente l'idea di bandire un concorso per dare un nome all'aeroporto civile «erroneamente denominato di Verona-Villafranca» per rispolverare in un gruppo di persone vecchi e mal sopiti malumori.

Per questo gruppo di persone parla il consigliere comunale Mario Andrea Mauri: «È dal 1979 che per il nostro scalo avevamo proposto la denominazione "Aeroporto Giulietta e Romeo di Sommacampagna". Siamo ancor oggi più che mai convinti dell'opportunità e validità della nostra proposta che, non lo nascondiamo, amiamo pensare verrà attuata».

A suo tempo venne interessato perfino il ministro dei Trasporti Luigi Preti, che in una lettera-risposta datata 7 novembre 1979 scrisse fra l'altro a Mauri: «L'attribuzione del nome allo scalo civile è un problema che dev'essere esaminato in sede locale da quegli enti (Provincia, Camera di Commercio ecc.) che ne sono interessati in modo preminente e, di solito, viene risolto con la scelta di un nome proprio particolarmente significativo. Per quanto riguarda la competenza di questo ministero, desidero comunque assicurare il mio interessamento in merito».

È noto a tutti che l'aeroporto civile si inserisce esclusivamente nel Comune di Sommacampagna e precisamente nella frazione di Caselle. Perciò è chiaro il controsenso dell'attuale definizione. I tempi sono cambiati e anche gli stessi villafranchesi, quando si recano a Sommacampagna, non dicono più «andiamo in campagna».

Continua il consigliere Mauri: «Dobbiamo salvaguardare la giusta delimitazione del territorio, cioè il diritto di proprietà. Attualmente siamo pervasi da molta amarezza, non tanto perché non vediamo realizzato un nostro più che naturale diritto di competenza, ma soprattutto perché tocchiamo con mano la scarsa sensibilità dimostrata dalle autorità. Sommacampagna sinora ha dovuto sobbarcarsi solo gli oneri, vale a dire i rumori degli aerei, gli espropri, il traffico».

«La definizione di aeroporto di Sommacampagna — prosegue Mauri — sarebbe un incentivo per favorire lo sviluppo turistico del nostro centro. Vedendo poi che i turisti sono obbligati a passarci per recarsi sul lago di Garda, sarà compito dei locali fare la dovuta propaganda per indurli a sostarvi o soggiornarvi. È da notare che Sommacampagna e le frazioni possono accogliere ospiti in modernissimi ristoranti. Senza poi parlare della storica Custoza che, se conosciuta, diventerebbe per molti una tappa obbligata».

Conclude Mauri: «Dispiace dover constatare che nessuno a Sommacampagna si sia mai fatto carico di tale problema, che avrebbe potuto valorizzare il Comune. Per quanto ci riguarda, pur di raggiungere lo scopo che ci siamo prefissi, ci impegniamo a portare la nostra causa al Consiglio di Stato certi che avremo piena soddisfazione».

Lorenzo Quaini

DOVE SI TROVA L'AEROPORTO?

I cartelli recentemente apparsi lungo le strade mandano anche all'« Aeroporto di Verona ». Tale indicazione è per lo meno un indovinello, per chi non sappia di che cosa si tratta.

L'aerostazione infatti, di cui i cartelli parlano, si trova a 6 chilometri da Villafranca, a 9 da Verona, a 2 da Dossobuono, e precisamente in località da tutti conosciuta sotto il nome di Caselle.

Chi volesse telefonare all'aerostazione o spedire corrispondenza o, se turista, addirittura approfittare dei servizi aerei, da che parte dovrebbe incominciare le ricerche per questa cara aerostazione di Verona? In realtà il postino che vi reca la corrispondenza è proprio quello di Caselle.

Nella zona limitrofa è anche facile imbattersi in cartelli stradali opposti uno dei quali indica « Verona » e l'altro, in direzione contraria, « Aerostazione di Verona », il che è tutt'altro che cosa chiara.

Perciò è lecito chiedersi e chiedere: non era più semplice chiamare l'aeroporto in questione col nome di « Verona Caselle », in analogia con « Roma Ciampino », « Milano Linate », « Torino Caselle »?

Segue firma - Caselle

SOMMACAMPAGNA Andrea Mauri torna alla carica con il Tar per far cambiare la denominazione del «Catullo»

«Villafranca ha rubato l'aeroporto»

«I giudici regionali devono ristabilire la verità: lo scalo è tutto nel nostro territorio comunale»

A Sommacampagna torna alla carica per far cambiare la denominazione dell'aeroporto «Catullo». A distanza di quasi due anni è stato ancora una volta Andrea Mauri, consigliere del Psdi, a porre nuovo sul tappeto il problema del territorio di pertinenza dell'aeroporto di Villafranca. Mauri si è rivolto al Tribunale amministrativo regionale del Veneto «perché la dicitura venga cambiata col suo vero nome: aeroporto Catullo di Sommacampagna».

Afferma Mauri: «Se chiedo che la dicitura venga cambiata è per ribadire un diritto di proprietà che permetta agli operatori economici del Comune di beneficiare di tutti quei vantaggi che questa operazione inevitabilmente comporta e che Sommacampagna legittimamente rivendica con i suoi luoghi (vedi per esempio Custoza), attrezzature, ma da tutti invidiati ma da nessuno sufficientemente valorizzati». La nostra protesta, prosegue Mauri, cominciò nel lontano 1974 con l'invio di una lettera al quotidiano «L'Arena» nella quale sottolineammo che l'aeroporto tutti noi che l'aeroporto civile si inserisce esclusivamente nel territorio del Comune di Sommacampagna. È chiaro perciò il contesso della definizione aeroporto civile di Villafranca. Sarebbe bene per Sommacampagna che il turista che sale in aereo da una città del Nord Europa, tanto per fare un esempio, capisse di scendere a Sommacampagna e non, come erroneamente si dice, a Villafranca. Sarebbe quindi un incentivo per favorire lo sviluppo turistico del nostro centro». Nel 1987 con una lettera indirizzata al Comitato regionale di controllo, sollecitato da Mauri, lo stesso sindaco Pietro Sandrini, in rappresentanza del Comune di Sommacampagna, causa l'aeroporto, subisce notevoli danni, sia perché si vede occupata dalla sola una buona quantità di terreno fertile che potrebbe meglio essere destinato all'attività agricola, sia perché la popolazione è stanca per i rumori veramente assordanti degli aerei, senza ottenere alcuna compensazione.

Ora nella sua lettera recapitata personalmente a Venezia il 22 marzo, Mauri fa rilevare: «In questo nostro ricorso abbiamo un grosso nodo i sentimenti, oltre alla certezza d'essere in qualche modo presi in giro. Come consigliere comunale per ben sette volte mi sono visto sottoporre nell'ordine del giorno problemi non di mia competenza. L'aeroporto di Verona-Villafranca, fino ad oggi con quale potere di vigilanza del Comune di Sommacampagna può un consigliere del Comune di Sommacampagna votare ordini del giorno che riguardano il Comune di Villafranca. Qui siamo all'assurdo! Perciò quegli ordini del giorno li ho contestati per manifesta non competenza». Mauri: «Noi del Comitato per la difesa del territorio siamo sempre convinti che la nostra richiesta di voler chiamare con il vero nome l'aeroporto «Catullo» sia confortata anche dai fatto riveduti e casi sono stati giusto che il Tar si sospenda per non lasciare nulla di intentato per rendere quella giusta sia che ci è sempre stata negata».

Lorenzo Quaini

Andrea Mauri, consigliere comunale del Psdi (foto Bag)

« L'ARENA 3-04-1990 »

▶ Aeroporto
Ricordare Albertini e Giacobazzi

Nell'articolo del 19 febbraio relativo ai funerali della duchessa d'Acquarone, viene citato il fu Cesare, quale uno dei fautori dell'avvio dell'attività dell'aeroporto di Verona-Villafranca. Mi permetto di precisare che l'Air Alpi

Nuove nubi sull'aerostazione ostacolano i voli turistici

Vietata la pista ai «DC 7 B» e «DC 7 C»! - Una polemica sul peso degli aerei - Voci su una opposizione veneta all'aeroporto di Villafranca

Nuovi problemi per l'aeroporto civile di Villafranca. L'altro giorno abbiamo parlato delle difficoltà in cui versa la linea Verona-Roma per l'onere al quale obbliga gli enti locali. Adesso la situazione di crisi sembra estendersi anche al settore dei voli turistici, che pareva fino a ieri in pieno sviluppo, tale da guadagnare a Verona una corrente di traffici sempre maggiore. La crisi non dipende, diciamolo subito, da una diminuzione delle correnti turistiche, che anzi confermano il loro costante incremento, ma da difficoltà e da problemi connessi con l'aerostazione.

Trecento circa dei voli turistici charter in programma per il periodo estivo si effettueranno con i nuovi aerei DC 7 B e DC 7 C, ed è proprio contro questi voli che si appunta la minaccia di un veto ministeriale. I due tipi di aerei — si dice — sono di peso superiore alla tolleranza della pista, cioè alla sua capacità tecnica. In effetti i due aerei sono collaudati fino al peso di 55 mila-65 mila chilogrammi, peso che viene raggiunto a pieno carico di carburante durante le traversate atlantiche. Il veto ministeriale avrebbe comunque conseguenze gravissime sui voli turistici.

Ma, obiettano i responsabili dei voli charter, il discorso non regge applicato all'impiego dei DC 7 che fanno [illegible] a Verona. Il carico di carburante per i voli europei è limitato tanto che gli apparecchi risultano inferiori al peso del DC 6 B per il quale non esistono obiezioni. Un veto agli altri due aerei sarebbe una contraddizione, volta solo a danneggiare il turismo veronese. E noi aggiungiamo sempre

---

SOMMACAMPAGNA La rivolta di una frazione circondata da piste d'atterraggio, ferrovia e autostrade: oggi convocato un vertice in municipio

«Qui si vive con aerei, treni e auto in salotto»

Barriere di protezione contro il rumore: Caselle vuol difendersi così dall'assedio

«Ci hanno confiscato l'aeroporto nel paese ma non fanno niente per proteggerci dal rumore e dall'inquinamento» così protestano i trecento abitanti di Caselle, nel Comune di Sommacampagna, perseguitati dal ronzio dei motori dei velivoli militari e civili che sempre più frequentemente si avvicendano sulla vicina pista d'atterraggio. «Con l'ultimo ampliamento, avvenuto negli anni Settanta, la recinzione aeroportuale, alla fine della pista, dista solo qualche decina di metri dall'incrocio delle autostrade Brennero e Serenissima mentre a un solo chilometro è stato appena inaugurato il centro servizi del Quadrante Europa» dice Giovanni Righ, presidente del comitato di frazione a Caselle. E aggiunge: «Dai primi ampliamenti, avvenuti negli anni Cinquanta, l'aeroporto si è espanso verso il centro del paese finendo per occupare 120 ettari sui 500 che costituiscono l'intero territorio della frazione. Ogni giorno, in media, siamo interessati da 150 sorvoli perché gli aerei militari, prima di atterrare, compiono più di una virata sopra i tetti delle case del paese. A tutto ciò si aggiunga il rumore provocato dal rullaggio degli aerei che si spostano sulla pista».

Alle proteste di Giovanni Righ per il bombardamento acustico a cui sono sottoposti gli abitanti di Caselle si unisce un gruppo di consiglieri comunali di Sommacampagna — Bernardino Sandrini, Giuseppe Bragantini e Renzo Girelli, tutti della DC — e l'assessore alla cultura, Patrizia Bravo (Dc): «Il problema è stato recepito dall'intero Consiglio comunale di Sommacampagna che ha interessato di commissionare a un'università unostudio, della durata di almeno un anno, sui rischi ambientali che corrono gli abitanti di Caselle. Vogliamo raccogliere un dettagliato dossier sull'inquinamento acustico e su quello atmosferico per sapere quali misure adottare per difendere la salute dei cittadini». Proprio per oggi, alle 18, la Giunta comunale ha convocato un incontro con i rappresentanti dell'Aeronautica militare, per esaminare le ragioni del disturbo stesso. Per ora la gente, a Caselle, chiede di essere difesa con i sistemi gli uffici usati in altre città che hanno gli stessi problemi. Dice Bernardino Sandrini: «Servono barriere antirumore, costituite da file di alberi o di dispositivi radunate in boschetti e poste ai limiti della pista, oppure l'infalto fonoassorbente. In grado cioè di assorbire il rumore provocato dagli aerei in fase di rullaggio».

Il problema del rumore a Caselle è particolarmente grave per la compresenza dell'aeroporto, dell'autostrada e della ferrovia nel giro di pochi chilometri, se non di qualche centinaio di metri, intorno all'abitato. Finora, stando a quanto affermano Giovanni Righ e i consiglieri comunali che condividono la sua battaglia, l'unico enti a dimostrare un po' di interesse ai problemi di Caselle è stata la società autostrade Padova-Brescia, la cui direzione si è recentemente incontrata con i rappresentanti della comunità di Caselle.

«Pare che la società autostradale sia disposta a costruire una barriera di terra e alberi dell'altezza di 5 o 7 metri e lunga un paio di chilometri lungo il confine tra il sedo autostradale e il paese» riferisce il consigliere Sandrini. «Il Comune sarebbe già disposto a offrire l'area, una striscia di terra larga una decina di metri sulla quale verrebbe alzato un terrapieno alberato che dividerebbe la strada dal centro abitato».

La preoccupazione degli abitanti di Caselle per la vicinanza dell'aeroporto alle case è aumentata dopo l'ultimo incidente aereo avvenuto il 21 luglio, quando un F 104 militare in fase di decollo, si è schiantato al suolo in seminando rottami sulle strade vicine alla pista e sulla stessa autostrada. Nel disastro morì il pilota, Gandro Scodoni, unica vittima di quella che poteva diventare una strage. «Qualche anno fa, per citare solo gli ultimi casi, un altro F 104 si è schiantato nel luogo dove oggi stanno sorgendo le strutture dei nuovi magazzini generali mentre un altro si è disintegrato nella zona di Alpo» rammenta Sandrini, facendo presente che «metà della popolazione di Verona si trova tra l'Arena (l'anfiteatro romano di cui Verona si trova tra l'Arena (l'anfiteatro romano dista circa 30 chilometri dalla fine della pista) e l'aeroporto. La città, insomma, è a 5 chilometri dalla fine della pista aeroportuale. Una convivenza sempre più difficile, quella tra Caselle e l'aeroporto. «Almeno cerchiamo di aprire un dialogo tra gli enti interessati. Se l'aeroporto è utile allo sviluppo della provincia, e su questo siamo tutti d'accordo, che si pensi anche alla tutela di cittadini» conclude l'assessore Patrizia Bravo — soprattutto in vista dei nuovi ampliamenti dell'area aeroportuale per i mondiali di calcio del 1990».

Elena Cardinali

Da sinistra Giovanni Righ: «La pista dell'aeroporto è arrivata a un chilometro dal Quadrante Europa». Bernardino Sandrini: «Servono barriere antirumore lungo autostrada e aeroporto». Qui a fianco, piste e hangar a Caselle (foto Giorgio Marchiori)

Esercitazioni di Tornado sull'aeroporto che è sempre militare anche se il traffico ora è quasi tutto civile

Voli di guerra sul Catullo

E c'è chi scrive a ministri e prefetto per l'inquinamento sonoro

Villafranca. Tornano a volare su Villafranca gli aerei militari. Si tratta di Tornado provenienti da altre basi dell'Aeronautica militare che, nelle loro esercitazioni, passano a bassa quota sull'aeroporto Catullo, la cui pista, lo ricordiamo, è sempre militare anche se il traffico aereo che vi si svolge sopra è quasi tutto civile.

Il sorvolo dell'altro giorno di cinque ... ceduto di poco l'arrivo a Verona del cancelliere tedesco Gerard Schroeder, per l'incontro all'Arena di Verona con il commissario europeo Romano Prodi e con il presidente del Consiglio Silvio Berlusconi, il quale però ha dato forfait all'ultimo momento.

Al comando militare di Cabri... che gestisce ...

Un Tornado del tipo di quelli che sorvolano Villafranca per esercitazione

solo qualcotteri in ... a manie' ... fassicu- della so- ...illo, san- ... il traffi- ... militare, ... diretto ...are. So- no i militari, infatti a gestire la torre di controllo per cui essi sono nelle condizioni di coordinare al meglio la situazione. E noi, di questo, non possiamo che essere loro grati: il loro mestiere lo sanno fare.

Una conseguenza, tuttavia, il frastorno dei Tornado l'hanno già provocata. I voli, infatti, hanno rimesso in allarme i comitati "Antirumore aereo" di Villafranca e Sommacampagna - così è intestato il documento inviato a ministri e al prefetto - che per bocca del loro portavoce Elia Di Giovine, hanno denunciato il "crescente inquinamento sonoro" del territorio villafranchese e i "rischi per la sicurezza aeroportuale".

La lettera è stata mandata ai ministri di Interni e Difesa, al prefetto di Verona, al comandante dell'aeroporto militare e al sindaco di Villafranca. «Purtroppo - evidenziano, scrive Di Giovine, - che il problema dell'inquinamento sonoro rimane irrisolto, specialmente a causa del perdurare dell'attività militare, sommato all'incremento estivo dei voli civili, in un clima di mancanza di rispetto delle procedure d'atterraggio e di decollo dei jet. La torre di controllo non si cura di far rispettare sempre i corridoi d'ingresso e uscita e i velivoli sorvolano nuovamente anche il centro urbano».

Continua Di Giovine: «L'attività militare perdura con incomprensibili passaggi rumorosi a bassa quota anche nelle ore di riposo e specialmente nei giorni, ad esempio il lunedì, di maggior attività dell'aeroporto civile. Subiamo una situazione insostenibile. E ora di ridare la battaglia per il rispetto della qualità della vita contro rumori e attività aeree pericolose».

Enrico Santi

VILLAFRANCA

Problemi ambientali degli aeroporti Se n'è parlato, molto, al Catullo

Si è svolto in una sala dell'aeroporto Valerio Catullo di Villafranca un incontro sui problemi ambientali e i pericoli per la salute dei cittadini, determinati dagli aeroporti civile e militare. _ stato organizzato dall'assessore provinciale all'Ecologia Gabriella Zanferrari, come aveva promesso in un convegno promosso dai due Comitati contro i rumori degli aerei e per la sicurezza dei cittadini di Villafranca e Caselle di Sommacampagna. Introducendo la riunione la ... berto Bissoli, presente in rappresentanza della Regione Veneto (è assessore all'Agricoltura), ma anche come membro della Società dell'autostrada Serenissima - altra struttura che crea problemi ambientali nella zona-, ha assicurato il suo interessamento per un progetto di piantumazione intorno all'aeroporto, d'intesa con l'azienda forestale. L'onorevole Alberto Rossi ha sostenuto l'imprescindibilità dell'aeroporto civile per l'economia; l'on. Gastone Sa...

INQUINAMENTO

Gli aerei hanno il bollino blu?

Mi piacerebbe sapere se i numerosi aerei che sorvolano la nostra città sono dotati di bollino blù.

Sì, perchè se così non fosse, considerato che un autobus non verde inquina come 500 automobili, chissà quanto inquina l'aereo.

Giorgio Buzzoni

Oggetto del contendere è la posizione della nuova aerostazione

Tra Catullo e Comune è un "braccio di ferro"

Polemico botta e risposta tra Sanson e Mengalli

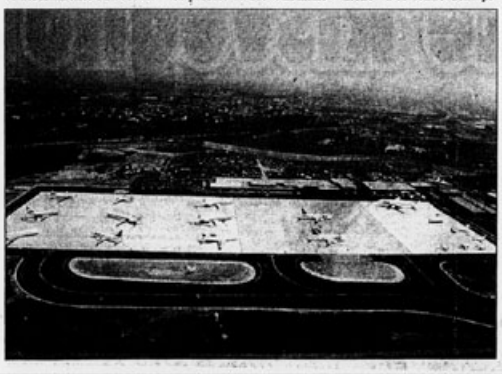
Braccio di ferro tra Aeroporto"Catullo" e comune di Sommacampagna. Ovvero tra Fernando Sanson, presidente dello scalo, e Gianluca Mengalli, primo cittadino del Comune. Il motivo del contendere è la posizione della nuova aerostazione. Una costruzione imponente, del costo di 200 milioni di euro, che dovrebbe realizzarsi "tra cinque, sette anni", come afferma Sanson. L'aeroporto vuole costruirla nella terza margherita, quella protuberanza della pista che si spinge fino all'autostrada e che dovrebbe passare tra breve in mano civile (ora è dei militari). Unico problema: quella zona si trova a cento metri dall'abitato di Caselle.

Il comune di Sommacampagna propone, invece, la seconda margherita, in posizione centrale e con spazio libero alle spalle. "L'aerostazione va al centro della pista. Perché così dicono tutti gli esperti e i manuali. Per una questione logistica: al centro ci sono ancora aree vergini per impiantare parcheggi, alberghi, servizi. Un business al quale il comune di Sommacampagna non vuole rinunciare. Fare l'aerostazione nella terza margherita non avrebbe senso. L'aeroporto si ritroverà nella stessa condizione di partenza, schiacciato tra autostrada, Quadrante Europa e Caselle", denuncia il sindaco di Sommacampagna, Gianluca Mengalli.

E Sanson, che ne pensa? "Lo so anch'io che l'aerostazione va al centro della pista. Ma se i militari non te la danno... Cosa ci farebbero di una sola margherita? E poi il problema non sussiste. Faremo una pista di rullaggio che eliminerà tutti i disagi".

E allora Mengalli, cosa risponde?

"Riteniamo la scelta dell'aeroporto inaccettabile. E a noi non interessa. Imposteremo il nostro Prg come se non ci fossero questi problemi".



Sì, ma dicono che i militari non hanno assolutamente intenzione di cedere la seconda margherita.

"Ritengo scandaloso che i militari mantengano queste immense aree. Soprattutto quando è conclamata la dismissione. È in atto una razionalizzazione delle risorse, e la cartina tornasole sono gli investimenti. Sono anni che non si spendono più soldi per questa zona. La Nato stessa rifiuta di fare investimenti in un aeroporto dove c'è convivenza tra militari e civili. Oggi la difesa si attua in punti strategici. Sono finiti i tempi degli areoplanini che andavano a buttare le bombe in giro".

Cosa pensa di fare?

"Questo non è un problema di Sommacampagna. Deve intervenire la Provincia, la Regione. I politici veronesi devono intervenire. Si rischia di compromettere tutto, per la paura di mettersi a un tavolo a parlare. Non si possono fare questi errori di programmazione, Verona non se li può permettere".

Ma Sanson dice che l'aerostazione si può fare anche nella terza margherita?

"Certo che si può fare. Ma partire rassegnati è partire perdenti. E questo dimostra il limite del ragionamento di Sanson. Ha tutta la forza e l'autorevolezza per fare di più. Non ci si deve accontentare di portare a casa qualcosa. Pensando questo, sbaglia tre volte: verso se stesso, verso la Provincia e verso la Regione. Gli dico: lasci un segno, presidente. E un segno si lascia osando, non mediando. E questo è il tempo di osare".

Emanuele Bonora

DISAGI. Non c'è però ancora modo di sanzionare i piloti che non rispettano le direttive

Il Catullo dice basta ai decolli sulle case

Nei prossimi mesi saranno installate delle centraline che rileveranno i rumori degli aerei in partenza

Giorgia Cozzolino

Non c'è ancora modo di controllare e sanzionare i piloti che non rispettano le direttive, ma l'aeroporto Valerio Catullo ha intrapreso la linea dura contro l'inquinamento acustico e atmosferico. Questo, almeno, è quanto è emerso dalla riunione dei vertici dello scalo veronese con la commissione Ambiente della Provincia, presieduta da Andrea Tognetti. Per la prima volta nella storia dell'aeroporto, un organo consultivo dell'Amministrazione provinciale è stato accolto all'interno della struttura facendo il punto della situazione, per quanto riguarda l'impatto con l'ambiente e con la popolazione che circo[illegible] collo e atterra[illegible]

I PRECEDENTI. il Partito dem[illegible] glio provincia[illegible] D'Arienzo, e co[illegible] bio Segattini, p[illegible] battaglia per [illegible] more degli aere[illegible] sulle teste degli [illegible] rona Sud.

A tale scopo è s[illegible] a una petizione [illegible] ri dai mercati [illegible] Santa Lucia.

Questo è avven[illegible] alla emanazione [illegible] l'aeroporto, su a[illegible] dell'Enac, di un «[illegible]

vero una procedura che costringe i piloti a virare verso est una volta raggiunti i 200 metri di altezza al fine di evitare buona parte dell'abitato.

PROCEDURA NON RISPETTATA. Ma tale direttiva non è stata seguita dalla maggioranza delle compagnie aeree le quali, soprattutto nel corso dell'estate, hanno continuato a sorvolare i centri abitati durante le fasi di decollo, generando fastidio e preoccupazione tra i cittadini.

Durante la riunione di ieri però, il direttore generale della società di gestione, Claudio Boccardo, che per la prima volta interviene direttamente sulla questione, ha confermato, come aveva già detto [illegible]

Il passaggio a bassa quota di un aereo

dar. Entrambi elementi che mancano allo scalo veronese, per una serie di ragioni sulle quali la dirigenza [illegible] la valutazione di impatto ambientale, che come faceva nota[illegible] re D'Arien[illegible]

AEROPORTO. In giugno lo scalo aveva dato l'obbligo di virata dopo il decollo per evitare il sorvolo di zone molto abitate

Voli dal Catullo, ancora rumore e inquinamento

Alcune compagnie non hanno cambiato rotta, ma non sono sanzionate perché manca il monitoraggio

Giorgia Cozzolino

«Stop al rombo degli aerei sulla città», si era detto nel giugno scorso quando l'aeroporto Catullo aveva dato avvio alla nuova procedura, licenziata da Enac (Ente nazionale per l'aviazione civile) con il contributo e la supervisione dello stato maggiore dell'aeronautica, secondo la quale si obbligavano i piloti alla virata a fine pista una volta raggiunti i 200 metri di altezza. Il tutto per evitare che gli aerei disturbino i centri più densamente abitati dei Comuni di Verona, Villafranca e Sommacampagna, anche di Santa Lucia, Golosine e Stadio siano diminuiti», denuncia D'Arienzo, «il fenomeno non è sparito e nonostante le mie denunce né l'amministrazione comunale né quella provinciale si sono mosse». E prosegue: «Solo Arpav ha risposto spiegando che il sistema di monitoraggio non è ancora operativo e che i dati dei rilievi fonometrici svolti in estate sono ancora in fase di elaborazione. Se tali dati non sono disponibili, lo sono però secondo Arpav quelli relativi all'inquinamento atmosferico che mostrano livelli rilevanti di biossido di azoto». E conclude: «Mi auguro che a breve i soggetti

Aereo sopra Villafranca, in fase di atterraggio al Catullo

nuove virate, altre, forse per risparmiare carburante, continuano con le rotte precedenti», ammette. E precisa: «La difficoltà sta nel fatto che per sanzionare tali compagnie è necessario un sistema di monitoraggio collegato alle tracce radar di cui l'aeroporto è sprovvi[illegible] tenti». Le parole dell'assessore Sboarina trovano conferma nelle dichiarazioni rilasciate dei vertici del Catullo che annunciano che è stato deliberato l'acquisto di quattro centraline, due per l'aeroporto di Brescia e due per lo scalo veronese. Saranno installate nei pros[illegible]

Arpav

Più biossido di azoto qui che in città

Durante l'estate Arpav, in collaborazione con il Comune di Verona e la società di gestione dell'aeroporto, ha svolto quattro campagne di misura per rilevare la traccia acustica al suolo degli aerei in fase di decollo. I dati sono in fase di elaborazione.

Un dato già certo è quello relativo all'inquinamento atmosferico: il direttore di Arpav, Giancarlo Cunego, spiega: «Studi di Arpa Lombardia mostrano come i livelli di inquinamento più elevati si registrano entro i confini aeroportuali». E aggiunge: «La misura al suolo non permette di discernere il contributo dell'aeroporto da [illegible]

Nuova aerostazione al Catullo

I migliori architetti studiano una struttura avveniristica e supersicura

di Ferruccio Pinotti

Proprio nel momento in cui il trasporto aereo vive il suo momento più difficile, il Catullo rilancia con un progetto di grande respiro: la costruzione di una nuova aerostazione, che sarà all'avanguardia in termini architettonici e di sicurezza.

Verona, oltre alle sue bellezze storiche, diverrà perciò immediatamente identificabile a livello mondiale per la qualità del suo scalo. E gli studenti di architettura che si fermano nella nostra città ad ammirare le opere di Scarpa potranno trarre ispirazione anche dall'aerostazione scaligera.

L'iniziativa, questo va precisato, è allo stadio progettuale e il consiglio di amministrazione del Catullo non ha ancora assunto delibere formali. Tuttavia ieri il presidente Fernando Sanson ha incontrato di fronte alla stampa, nella sala Consiglio del Catullo, tre importanti architetti che potrebbero partecipare al progetto: Chien Chung Pei (Pei Partnership Architects, New York), autore della famosa piramide del Louvre a Parigi, ma anche della Bank of China Tower di Hong Kong, dell'Opera House di Palm Beach e del Bilbao Emblematic Building; Francesco Mendini, leader insieme ad Alessandro del grande studio milanese di architettura; ed il designer vicentino Cleto Munari, celebre per le sue realizzazioni ed il suo eclettismo.

Un team di alto livello, che darà alla nuova struttura del Catullo un alto valore aggiunto in termini concettuali e funzionali.

«È tempo di recepire idee nuove in tema di progettazione degli aeroporti. E nonostante questo sia un periodo difficile, per i gravi fatti accaduti a New York, bisogna guardare al futuro e alle opportunità di crescita», ha esordito Sanson. «Lo scalo di Villafranca ha bisogno di una aerostazione nuova, stiamo quindi raccogliendo stimoli e suggerimenti per formulare proposte idonee di sviluppo. La programmazione avrà necessariamente tempi lunghi, ma vogliamo sin d'ora approfondire con l'architetto Pei i temi della sicurezza e dell'impiego di materiali nuovi, che sappiano coniugare estetica e funzionalità».

L'architetto Mendini ha presentato Pei come «l'esponente di punta di uno degli studi più innovativi e importanti del mondo. Quella del Catullo può divenire un'operazione con una grossa ambizione di immagine architettonica e artistica, in grado allo stesso tempo di incrementare la funzionalità del trasporto. Dopo la tragedia di New York gli aeroporti vanno ripensati completamente. E il Catullo ha l'opportunità di farlo nel momento giusto».

L'architetto Pei si è mostrato entusiasta del progetto, parlando di una sfida molto interessante. «Il design di un aeroporto è un'operazione complessa: deve risultarne una struttura funzionale, che abbia anche un impatto poetico sul territorio», ha affermato. «Lo scalo deve saper parlare alla gente. Verona è una città meravigliosa, sarebbe un grande privilegio ricevere un incarico di questo tipo».

Quanto al fatto che la nuova aerostazione si inserirebbe in un territorio fortemente inurbato, Chieng Chung Pei ha spiegato che «l'impatto dovrebbe essere contenuto al minimo. La nuova aerostazione dovrà essere compatta, efficiente, modernissima».

Cleto Munari, a margine dell'incontro, ha affermato di ritenere che la nuova aerostazione potrebbe essere pronta entro il 2007-2008. «Rappresenterà, insieme a Montichiari, il polo principale del Nordest ed uno dei più importanti del Nord Italia».

Mauro Bianchi, consigliere di amministrazione e membro del comitato esecutivo, ha sottolineato le condizioni di salute finanziaria della società, che consentono di affrontare con serenità impegni importanti: «Questa società ha prodotto e continuerà a produrre utili consistenti. È perciò nelle migliori condizioni per affrontare progetti impegnativi, che offrano agli utenti una sempre maggiore qualità del servizio, coniugando funzionalità e bellezza della struttura all'imperativo della sicurezza. Gli ottimi rapporti coi militari ci consentiranno di progettare, nell'area situata al di là della pista, una nuova aerostazione di grande livello, creando servizi aggiuntivi che porteranno un forte indotto».

L'attuale aerostazione troverà utilizzi nuovi. Una linea di sviluppo, questa, rimarcata anche da un altro consigliere, il notaio Maurizio Marino: «Il futuro di aeroporti come il Catullo è quello di diventare grandi centri di servizio, nei quali trovino posto cinema, sale espositive, shopping center: la clientela deve avere il piacere di recarsi qui anche per trascorrere una domenica».

«Desideriamo che da qualsiasi fotografia si capisca che quello ritratto è l'aeroporto Catullo di Verona», ha concluso il presidente Sanson. «Allo stesso modo in cui alcune città del Nord Europa vengono associate ad un celebre museo, vogliamo che Verona, oltre all'Arena, sia riconosciuta anche per il suo aeroporto».

Bianchi: «La società ha prodotto e continuerà a produrre utili
È nelle migliori condizioni per affrontare progetti impegnativi»
Marino: «Nel futuro il cinema, esposizioni e lo shopping center»

■ **Numeri e curiosità.** In estate solo al Catullo si registrano quasi 500 voli al giorno

Sul radar anche 40 aerei insieme

Per la prima volta una donna maresciallo addetta al controllo del traffico

Operativi 24 ore su 24 i militari che «gestiscono» e regolamentano il traffico aereo da Caluri sono un centinaio. A volte gli operatori radar (due al monitor e un sottufficiale che sovraintende a tutte le operazioni) raddoppiano i turni e proprio per garantire la massima copertura in considerazione della responsabilità.

Ma i numeri che escono dalla base di Caluri sono altri: circa 70mila i movimenti annui per quel che riguarda il traffico di Garda Approach, sul radar possono comparire 40 voli contemporaneamente, ognuno con numero identificativo, quota e sigla. E sono i movimenti giornalieri che forniscono il quadro generale: 80-100 movimenti al giorno solo al Catullo che raddoppiano in estate, un numero che cresce vertiginosamente fino a sfiorare i 500 voli quotidiani perchè a quelli di linea si aggiungono gli aerei turistici.

Un'area di passaggio, soprattutto quella del lago, prediletta da molti piloti di aerei da turismo. Che vengono monitorati fino a quando transitano nell'area di competenza della zona di controllo.

Una curiosità: alla torre di controllo della base, che prende in carico l'aereo nella fase di decollo e di atterraggio, per la prima volta c'è una donna controllore del traffico (ora in addestramento). E' il maresciallo Valentina Pirazzoli.

L'aeroporto raddoppia

L'areoporto di Verona Villafranca raddoppia in vista dei Mondiali del 90. Sono partiti infatti i lavori di ampliamento dell'aerostazione, del piazzale aeromobili, della zona parcheggi e del sistema viario.
È questa l'esecuzione del progetto; preparato dalla società di gestione e finanziato dallo Stato, per un costo complessivo di 16 miliardi. In sostanza

a Trieste, a venir liberalizzato al traffico aereo. Tutto questo, in breve, potrebbe far diventare lo scalo Verona-Villafranca l'alternativa all'aeroporto milanese di Linate nel trasporto merci.
I numeri stanno dando ragione a questa previsione. Tra l'86 e l'87 il Catullo aveva visto, nell'attività merci, un in-

del 42,6 per cento,
l'apertura della se-
anale, sta registran-
e proprio boom; le
la operazioni di tra-
rci che quest'anno
fettuate, lo dimo-
piamente. E, a
rmano gli spedi-
mero delle opera-
quadruplicato in
Aeroporto ha già
ionieri, con pro-
uovi spazi in cui
tutte le più gros-
eronesi del tra-
spedizioni che
forza lavoro di

vante, nel tra-

serie di tipi merceologici in arrivo nelle tre Venezie: pezzi di ricambio ed elettronica da Taipei e Hong Kong e merce deperibile, come aragoste, esche vive e così via, che vanno sdoganate immediatamente. Sapendo che questa possibilità, adesso c'è, gli agenti saranno incitati ad indirizzare a Verona le merci. Insomma il quadro è stimolante e continua ad arricchirsi.
L'Aeroporto scaligero, poi, non è da meno sotto l'aspetto del trasporto passeggeri. Anzi sta diventando sempre più alternativa al congestionato traffico aereo lombardo. Le cifre lo dimostrano ampiamente. I risultati hanno superato le più ottimistiche previsioni: 400 mila passeggeri annui, mentre la Direzione Generale dell'Aviazione civile aveva stabilito, nell'86, una stima pari a 300 mila passeggeri all'anno che, il "Catullo", avrebbe dovuto raggiungere nel 1999.
Negli ultimi dieci anni ha più

Domenica d'oro grazie anche alla netta ripresa dei «charter» durante l'estate

Catullo, 16 mila passeggeri in un solo giorno. È il record

L'aeroporto Valerio Catullo di Villafranca ha fatto registrare domenica scorsa la punta massima giornaliera di passeggeri della sua pluridecennale storia. Sono stati infatti 15.727 passeggeri che hanno usufruito del Valerio Catullo nella sola giornata di domenica, da tutti considerata quella del principale controesodo estivo.
Il risultato si deve principalmente alla netta ripresa dei voli charter registrata nel periodo estivo. Il dato parziale di agosto lascia ben sperare per la vicina chiusura del mese, facendo segnare, alla data dell'altro ieri, 27 agosto, un dato di traffico passeggeri charter in crescita del 7,9 per cento rispetto allo stesso giorno dell'anno scorso.
La mete più frequentate nella stagione estiva so-

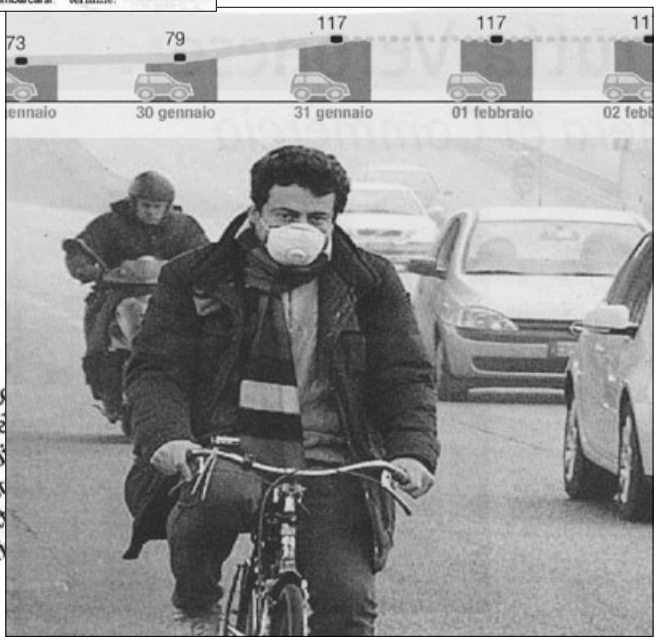
Passeggeri all'aeroporto Valerio Catullo prima di imbarcarsi

no risultate, come da previsione, le isole greche e le Baleari, ma hanno dimostrato buona ripresa anche le destinazioni del Mar Rosso, che nella prima metà dell'anno avevano subito un forte rallentamento.
L'andamento crescente di questi ultimi giorni risulta particolarmente significativo, poiché cela un duplice risvolto positivo per l'aeroporto Valerio Catullo di Verona.
Vale a dire dire, la rinnovata fiducia dei clienti nei confronti del volo dopo la battuta d'arresto provocata dai tragici eventi americani di settembre e il lento, ma progressivo, recupero del volume di traffico per l'anno 2002. Un anno che al suo esordio non aveva certamente lasciato spazio a previsioni ottimistiche di breve termine.

SOMMACAMPAGNA

Centralina misura il rumore sulle scuole

Posizionata sopra il tetto
scuola media di Case
centralina di mon
del rumore prodott
rei in decollo e att
porto Valri



Polveri sottili e inquinamento record per Caselle

SOMMACAMPAGNA. L'amministrazione non si fida delle rassicurazioni verbali per mitigare l'impatto dell'inquinamento

Il Comune si ribella al Catullo «Ora basta con l'espansione»

L'assessore Pietropoli annuncia che non sarà apposta la firma al piano varato dall'aeroporto «Difendiamo il nostro ambiente»

Maria Vittoria Adami

Sommacampagna adotta la linea dura contro la società aeroportuale e rigetta il Piano di sviluppo del Catullo. Il documento è stato illustrato, in municipio, il 31 marzo scorso dal presidente della Provincia Giovanni Miozzi. Ma finirà, per l'istruttoria, sulla scrivania dell'Ente nazionale per l'aviazione civile (Enac) senza la firma del Comune adagiato sulle colline moreniche.

È la misura salva cittadino adottata dalla giunta comunale, che si opporne non tanto allo sviluppo dell'aeroporto, quanto al contenuto, o meglio, alla mancanza di alcuni contenuti del Piano stesso: non ci sarebbe alcuna menzione a tutte le misure di compensazione che dovevano essere messe in atto attorno all'abitato della frazione di Caselle.

«Nel Piano», spiega l'assessore all'ambiente Augusto Pietropoli, «non sono state riportate le azioni di mitigazione ambientale che avevamo richiesto e che ci erano state promesse.

L'assessore Augusto Pietropoli

Volevamo che fossero realizzate aree verdi e colline alberate attorno al perimetro dell'area aeroportuale a Caselle, per abbattere l'inquinamento acustico e da polveri sottili. Non c'è nulla di tutto ciò».

Non solo. Sommacampagna si aspettava anche l'assegnazione dell'area della Margherita, ora demaniale, ma che il Comune avrebbe dovuto ricevere come compensazione.

Anche questa, nelle parole, doveva essere destinata a fascia alberata, come tutta la zona a nord dell'area artigianale di Caselle. «Vogliamo salvaguardare l'abitato della frazione», tuona Pietropoli, «non siamo contrari allo sviluppo dell'aeroporto, ma vanno tutelati i cittadini prima di tutto, dal momento che l'80 per cento del sedime aeroportuale militare e civile si estende sul nostro Comune.

Questo Piano non riporta alcuna risposta concreta alle nostre domande. Solo fumo, quando invece siamo il paese che paga di più per la presenza del Catullo sul suo territorio». L'altro è la cittadina di Villafranca che ha, invece, già approvato il Piano di sviluppo il 25 marzo. Lo ha annunciato martedì scorso il sindaco Mario Faccioli, all'inaugurazione del Terminale low cost del Catullo.

Miozzi, durante l'incontro in giunta, si era fatto promotore di un coordinamento tra i due Comuni e la Provincia di Verona per le ricadute sul territorio in seguito alle linee di sviluppo delineate. Ma Sommacampagna alle parole preferisce le misure scritte nero su bianco. Per questo ha deciso di sciogliere ogni impegno e di andare per la sua strada, stilando il Piano di assetto del territorio con le dovute attenzioni a Caselle: «Nel Pat prevediamo una fascia di mitigazione attorno all'aeroporto. Ricaveremo le nostre misure così, vista la totale mancanza di disponibilità dell'aeroporto». In attesa di risposte concrete da parte del Catullo, la linea resterà ferma: «Non avranno la nostra firma», conclude Pietropoli, parlando a nome di tutta la giunta. ♦

Il nuovo terminal dell'aeroporto Catullo per l'arrivo dei voli low cost FOTO MARCHIORI

dal Giornale L'Arena: 8 Aprile 2011

L'autore del volume si scusa per qualche dimenticanza o imprecisione e per qualche involontaria omissione nel raccontare gli avvenimenti in argomento.

ALTRE PUBBLICAZIONI DELLO STESSO AUTORE

- La musica a Sommacampagna. *Nell'anno Europeo della Musica,* 1985. ..... 1° Quadretto
- Caselle di Sommacampagna, *Storia e sviluppo del paese,* nell'80° della chiesa e delle scuole elementari *(Biografia),* 1985. pp. 290
- Origine e storia della Fiera di Sommacampagna. - 20° della Rivista della Fiera. - Adriano Lorenzi campione del mondo di ciclismo. - Il Cavallo da Sella Italiano. *Rivista della Fiera 1985*.
- La Peschicoltura a Sommacampagna, *1987*. ..... 2° Quadretto
- La storia delle Campane e dei campanili di Caselle, *nel 25° ann. del nuovo campanile,* 1987.
- La storia della Fiera, *(II parte)*. - Le associazioni combattentistiche e reduci di Somm., Caselle e Custoza. - La Pesca d'Oro, vinta dai peschicoltori di Sommacampagna. *Rivista della Fiera, 1987*.
- Il Fiume Feriadon di Sommacampagna. - Il gioco del calcio a Sommacampagna. - 10° concorso Fotografi. - Una pietra migliare del percorso storico di Sommacampagna. - Il nuovo Mercato Ortofrutticolo delle Pesche di Sommacampagna-Sona. - I dipinti della chiesa di Caselle recentemente restaurati. *Rivista della Fiera 1988*.
- La prima mostra Pomologica delle Pesche di Sommacampagna, *(1988/1989)*.
- La storia dell'Amministrazione civile del Comune di Sommacampagna - Il casato dei Conti Campostrini. - I sindaci: Carlo Vicenzoni e Alberto Goldchmiedt. - Beniamino Troiani, primo imprenditore di Sommacampagna. - Il celebre tenore Giuseppe Lugo, nel 90° della nascita. - Storia del Gruppo Alpini di Sommacampagna. *Rivista della Fiera 1989*.
- Il Curato Don Giuseppe Concheri. - Il Palazzo dei nobili Riva e breve storia della famiglia. - Storia del mercato settimanale di Sommacampagna. - Lo stabilimento dei formaggi AGRIFORM di Sommacampagna. - La Sez. Croce Verde. - La Biblioteca Comunale. *Rivista della Fiera 1990*.
- L'antica Chiesa di S. Pietro apostolo (S. Pierin). - La Corte San Pietro martire e le Vigne di S. Pietro di Sommacampagna, *1990* ..... 3° Quadretto
- Il 40° del Comitato Fiera di Sommacampagna. - Cenni storici della Sala Consigliare in Palazzo Terzi. - Il rinvenimento di alcuni reperti del Castello di Sommacampagna. - In memoria del poeta e rimatore Gidino da Sommacampagna, nel 7° secolo dalla sua morte. - Il 2° Concorso Ippico del Rosorgimento, "Categoria Speciale Sei Barriere". - Custoza, "Il Nuovo centro Polifunzionale". *Rivista della Fiera 1991*.
- Egidio Girelli, maestro scultore di Sommacampagna. - Storia della Fiera. *(III parte)* - Arti e mestieri di una volta *(L'Ombrellaio)*. - Un fatto Manzoniano avvenuto a Caselle. - Storia della sezione Fanti di Sommacampagna. - Il 90° della demolizione e ricostruzione del campanile di S. Rocco di Sommacampagna. *Rivista della Fiera 1992*.
- Egidio Girelli, maestro scultore, nel 20° ann. della sua morte, *1992*. - Lo Stemma civico e il Gonfalone del Comune. - Un millenario documento dove per la prima volta viene nominata la località Sommacampagna. - Importanti ritrovamenti medioevali ed un affresco con il Leone di San Marco. - I dipinti di Angelo Zamboni della Cappella dei Caduti nella Chiesa parrocchiale. - I Boy Scout di Sommacampagna. *Rivista della Fiera 1993*.
- Il millenario Cimitero di Sommacampagna e le Case Canonicali dell'antica Pieve di Sant'Andrea. *1994* ..... 4° Quadretto
- Cenni storici sui vecchi Pozzi e acquedotti di Sommacampagna. - Il Gruppo Marciatori "Arena" di Sommacampagna. - Memorial del dott. Pietro Fiocco. - Figli illustri di Sommacampagna, il prof. Gaetano Ottaviani. - Comitato per la mondialità di Sommacampagna. *Rivista della Fiera 1994*.

- Storia Sez. Bersaglieri di Sommacampagna. - Il mestiere del Maniscalco. - Mons. Luigi Zenatti di Sommacampagna, Canonico della Cattedrale di Verona. - Il Viale alberato di Via Guastalla di Sommacampagna. *Rivista della Fiera 1995*.
- Fiera di Sommacampagna. Cronistoria *(IV parte)*, cosa è e come si svolgeva la Fiera. 30° della Rivista della Fiera. - Una pagina del Risorgimento a Sommacampagna. - Il comm. Guido Vicenzoni, scrittore e giornalista. - Mons. Sante Gaiardoni di Sommacampagna, Arciprete della Cattedrale di Verona. - L'Anagrafe dei Soprannomi del Capoluogo di Sommacampagna - Villa De Boccart detta "Il Mandorlo". - Via Pasquetti. - Attila sul fiume Feriadon. *Rivista della Fiera 1996*.
- Il Santuario di Madonna del Monte di Somm. in una pagina di storia del Risorgimento. - La storia della stazione dei Carabinieri di Sommacampagna. - S. Vincenzo diacono, martire, patrono dei Vignaioli. - La storica cappelletta di Monte Rosso di Sommacampagna. - Il Pittore Luciano Olioso di Sommacampagna. *Rivista della Fiera 1997*.
- Sommacampagna Capitale di Guerra, nel 150° (1848-1998). L'utilizzo nei frutteti di nidi artificiali per uccelli. - Elenco degli amministratori Comunali di Sommacampagna dal 1948 al 1998. - Via Rocca di Sommacampagna. *Rivista Tutto Sommacampagna 1998*.
- L'albero genealogico della Famiglia Adami di Caselle di Sommacampagna, *1998*.
- Ciro Ferrari, illustre cittadino di adozione del Comune di Sommacampagna, *1999*. ..... 5° Quadretto
- Il Principe Ferdinando di Savoia Duca di Genova *"l'Eroe di Sommacampagna e Peschiera"*. *2000* ..... 6° Quadretto
- Le vocazioni maschili e femminili della parrocchia di Sommacampagna, Anno Santo 2000.
- Storia del Santuario di Madonna del Monte di Sommacampagna, Dossobuono 2001, pp. 260.
- Storia del Castello e della Chiesa di S. Rocco a Sommacampagna, *2002*. ..... 7° Quadretto
- Storia del Mausoleo Ossario di Custoza in ricordo dei caduti delle guerre 1848,59,66, *2003*
- Il Tenente Generale Teresio Ercole Bocca *"Profilo di un Generale dimenticato", 2002*. . 8° Quadretto
- Campanili e campane della Parrocchia di Sommacampagna, nel 100° della sua ricostruzione, *2004*. ..... 9° Quadretto
- Storia del Palazzo Municipale, nel 95° di propietà comunale, *2005*. ..... 10° Quadretto
- Storia del Centro Anziani di Sommacampagna, nel 20° di costituzione, *2006*.
- La storia della Parrocchia di Caselle di Sommacampagna, nel 100° della nuova Chiesa Parrocchiale, *2006*. Cartonato di pp. 170.
- Cesare Rotta, pittore di Sommacampagna (1847-1885), *2007*. ..... 11° Quadretto
- Il Gruppo Alpini di Sommacampagna, nel suo 75° ann. - Inaugurazione della Baita, *2007*
- Gian Battista Troiani, scultore di Villafranca, nell'80° della morte. Cartonato di pp. 150, *2007*
- Albero genealogico della dinastia dei Rotta di Sommacampagna. *2007*
- Gidino da Sommacampagna nel 100° della via a lui dedicata. *Annuario storico 2007*
- Il vecchio Asilo Inabili Casa S. Giuseppe Giannantonio Campostrini - In ricordo dei principali benefattori. *2008*. ..... 12° Quadretto
- Plinio Carteri - Campione ciclistico e valoroso bersagliere. *2010* .....13° Quadretto
- Storia dell'Aeroporto Civile di Caselle di Sommacampagna. *2011*.....14° Quadretto

Finito di stampare
nel mese di Luglio 2011
presso
Tipolitografia Vengraph S.n.c.
Povegliano V.se (VR)
Tel. 045.6350618