

(Articolo pubblicato sul sito “Palazzo Tenta 39” di Bagnoli Irpino il 28.01.2016)

Circuito del Laceno: un sogno da continuare

di **Federico Lenzi** (da “Fuori dalla Rete” – Natale 2015, Anno IX, n. 7)

Sulla [homepage](#) del sito PT39 si può partecipare al sondaggio “AUTODROMO a Laceno?”



“Autosprint” nel numero 8 dell’anno 1972 esordisce con un numero speciale che celebra trionfalmente l’affacciarsi dell’Italia nel mondo dei motori. Un lungo reportage passa in rassegna i circuiti in costruzione nella penisola. Il titolo recitava: “Giro d’Italia delle novità da Monza a Imola, a Avellino e Bolzano, Varano Melegari, Misano”. Nel “Convegno delle commissioni sportive” svoltosi a Bologna nel 1970 il C.S.A.I. decise la costruzione di nuovi circuiti attraverso la collaborazione delle autorità locali. Era ancora l’Italia lanciata dal boom economico ed i lavori non stentaron ad iniziare.

Dopo le parole di Stewart, che giudicò Monza troppo pericoloso e inutilmente selettivo, il comune lombardo non esitò ad abbattere ottocentocinquanta alberi per dar vita all’autodromo che oggi conosciamo. In quello stesso anno l’ACI, il CSAI e il comune di Modena trovarono l’accordo e iniziarono a realizzare l’odierno autodromo modenese. Nel bolognese partirono i lavori di completamento dell’autodromo di Imola Dino Ferrari, su forte interessamento del sindaco che s’impose tra le polemiche degli azionisti. Nel 1972 anche a San Marino s’iniziava a parlare delle prime corse e in Umbria gli appassionati si mobilitavano per avere il circuito di Spoleto. Frattanto i lavori del circuito di Misano procedevano spediti e in Puglia veniva pian piano su l’autodromo di Varano Melegari.

In quegli stessi anni il primo circuito di montagna doveva essere a Castel Firmiano, ma i timori della provincia di Bolzano bloccarono sul nascere le aspettative di alcuni facoltosi investitori. Il secondo era, invece, previsto nel sud Italia **sull’altopiano Laceno**. Qui la storia fu più controversa, infatti i lavori di costruzione intorno al lago iniziarono nel 1971 su volere del precedente sindaco Ermenegildo Parenti e dell’”Ente provinciale per il turismo di Avellino”. La storia di questo circuito con le prime foto dei lavori ce le racconta l’articolo “In Irpinia stanno già costruendo l’autodromo del Laceno” sul **numero 25 di “Autosprint” del 1971**. Nell’articolo di Sergio Troise viene intervistato il sindaco Aulisa che racconta come costruita la strada turistica, su proposta della scuderia “Irpinia Corse” di Tulumiero si decise di allargare la carreggiata da 8 a 12 metri e di apportare alcune varianti per allontanarsi dalle coste rocciose e dal lago. Il progetto era stato finanziato dall’ANAS con 250 milioni e appaltato alla ditta “Cavaliere”, che realizzò anche terrapieni e guard-rail. I lavori avevano avuto anche la benedizione dell’”Ente provinciale per il turismo” e si ipotizzava di coinvolgere lo stabilimento dell’”Alfasud” all’interno del progetto. Le autorità di Bagnoli caldeggiavano fortemente il progetto e nel 1972 assicuraron ad “Autosprint” che a Laceno si sarebbe corso, ma l’ACI iniziava a temporeggiare lasciando trapelare numerosi dubbi. Frattanto che le parti procedevano su questo tira e molla, i lavori nella piana continuavano spediti e la vecchia provinciale 368 del Laceno veniva relegata a viabilità di servizio del circuito.

Di quella vecchia provinciale oggi se ne vedono alcuni spezzoni nelle viuzze secondarie sopravvissute, come a “ponte scaffa”. L’impianto doveva essere semipermanente: usato tutto l’anno per l’ordinaria viabilità e chiuso per le competizioni automobilistiche. Le pendenze e l’ampiezza del progetto dovevano permettere la realizzazione di entusiasmanti gran premi di Formula 1! Eppure l’ACI frenava sul progetto giudicando la località fuori mano, il circuito molto elevato per i motori (1050mt.) e il tracciato troppo simile a quello di Indianapolis per le altissime velocità (curve da 200km/h). Per questa ragione avevano pensato all’introduzione di due varianti, mai progettate. Nell’indecisione dell’ACI e del CSAI i lavori rimasero fermi a sé stessi, alcuni tronconi secondari non furono mai completati ed emergono dai documenti del “Portale cartografico italiano”. Per questo motivo nel 1972 “Autosprint” titolò “Osteggiato dal CSAI!” un pezzo sul circuito del Laceno. Lo stesso Enzo Ferrari aveva ventilato l’ipotesi di usare il tracciato avellinese per testare le sue super car, ma tutto cadde nel dimenticatoio. La miopia dei dirigenti dell’epoca spese milioni per un circuito mai completato, negando all’Irpinia la fama che raggiunsero gli altri tracciati nati in quegli anni!



Ad oggi quest’opera è ancora di competenza dell’ACI e destinata alla circolazione dei veicoli. Si estende per 6,5 km all’interno della nuova provinciale 368. Ufficialmente non è un circuito, ma sono tantissimi gli automobilisti che nei momenti meno trafficati della settimana lo usano come tale. La catalogazione di circuito abbandonato datagli dagli appassionati sul web è tristemente corretta: le protezioni ai lati sono inesistenti, se non ridicole, e l’asfalto è una carrellata di rattoppi arrangiati alla meno peggio. Spesso il bestiame salta le staccionate attraversando pericolosamente la carreggiata, oltre a lasciare viscidie scie di escrementi sull’asfalto.

Volendo recuperare la struttura basterebbe ovviare a queste carenze e recuperare l’impianto originario del circuito. Bisognerebbe, poi, portare a termine quell’ultimo lotto di lavori mai realizzato potenziando le vie laterali esistenti (nella figura quelle rosse intorno al tracciato principale) e le bretelle mai costruite (che vediamo nella figura in verde) da potersi utilizzare sia come tracciato alternativo e sia come via per i mezzi di servizio. Le automobili odierne non hanno problemi di altitudine o di molta potenza su poco peso. L’alta velocità del circuito del Laceno esalterebbe l’assetto con l’impianto frenante. Ciò non toglie che si potrebbero sempre realizzare le varianti mai progettate negli anni settanta. La complanare al rettilineo che va dalla stazione di servizio Q8 all’hotel “4camini” potrebbe essere potenziata per alloggiare i camion/container da usare come box durante le manifestazioni motoristiche. Un’altra ottima alternativa per il rettilineo dei box potrebbe essere l’ampia bretella tra la via che devia verso le seggiovie e quella che dalle seggiovie si reimmette nel circuito. Come dimostra il “Giro d’Italia” le tribune possono essere anche ricavate dai camion noleggiati per l’occasione, onde evitare un grande impatto paesaggistico.

Il circuito del Laceno potrebbe divenire un impianto semipermanente come accade annualmente per le manifestazioni motoristiche a Monaco o in altre città italiane. Infine, bisogna precisare che il Laceno è finalmente ben collegato dall’”Ofantina bis”: nel 2015 possiamo finalmente considerare rimossi gli ostacoli che ne frenarono la realizzazione! Prima di lanciarsi in questa avventura si potrebbe iniziare a sondare il terreno riportando le competizioni rally sull’altopiano e puntando sul grande serbatoio di appassionati di auto (storiche, fuoristrada, sportive, tuning) e moto. Qualche anno fa il “1° trofeo supermotard Laceno 2012” ha riempito la piana di centauri per un weekend tra raduni, corse e musica. Tempo fa anche gli appassionati di Harley Davidson della provincia scelsero il Laceno organizzando un grande raduno, frattanto il circuito è abitualmente protagonista del

“Trofeo Rolando D’Amore” (inserito nei circuiti per auto stoiche nazionali) della scuderia avellinese “Green Racing Club”. Le Ferrari del club “Testa Rossa” hanno, invece, lasciato la piana verso altre destinazioni da molto tempo. Il circuito del Laceno continua ad essere meta di raduni che svaniscono col tempo in assenza di sostegno e collaborazione.



Se quello di oggi è il turismo ecologico tanto propagandato, se davvero è questo far-west generale con opere in legno di breve durata, evviva la velocità! Evviva il circuito del Laceno e la modernità! Sembra paradossale, ma per una volta sarebbe più corretto scendere in campo a difesa e salvaguardia di un’opera architettonica, dinanzi a progetti che ne vedono il restringimento per la costruzione di piste ciclabili o marciapiedi. L’introito e lo stimolo al turismo che può dare una

pista ciclabile o un marciapiede è microscopico rispetto alle potenzialità di un circuito gestito e usato come tale. Sono opere che si potrebbero sempre costruire, ma costruendo adeguate protezioni intorno all’attuale tracciato e allargandolo per far posto a queste strutture minori. Si farebbe bene a consolidare i legami con l’”Fca”, garantendogli tutto ciò che gli occorre per i test-drive in cambio di promozione e sponsorizzazioni. La Fiat Stilo e la Jeep Renegade sono solo alcuni dei nuovi modelli del gruppo italo-americano che hanno visto la luce nel nostro altopiano.

Laceno ha una grande risorsa sotto gli occhi, ma tra una sagra e l’altra si è troppo impegnati a litigare per vedere le decine di prototipi o appassionati che ci sfrecciano sotto il naso! Vengono spesi soldi per nuove infrastrutture turistiche, ma sono ormai quarantatré anni che il circuito del Laceno è vergognosamente relegato al ruolo di strada provinciale. Mentre tutta l’Irpinia si sforza nell’inventare sagre, puntare su eventi motoristici negli anni venturi sarebbe l’asso nella manica per incrementare il turismo nei weekend.

La svolta del Laceno, può essere proprio nel recupero di questa infrastruttura già esistente.

IL SONDAGGIO PROPOSTO SUL SITO PT39

Sondaggio

Per rilanciare il turismo a Laceno è ipotizzabile riproporre oggi il progetto degli anno 70, ovvero utilizzare il circuito come AUTODROMO?

- Si, come impianto permanente
- Si, come impianto semipermanente
- No, avrebbe un impatto negativo sulla località
- No, è un progetto anacronistico e irrealizzabile

Vota

Visualizza Risultati

I DOCUMENTI STORICI

Autosprint n° 25/1971

In Irpinia stanno già costruendo l'autodromo del Laceno.



Questo è il progetto del circuito del Laceno, che dovrebbe essere portato a termine entro la fine del '71. Il tracciato copre una distanza di km 6,5. La larghezza sarà di m. 12 guard-rail e terrapieno lungo tutto il margine della pista. In teoria questo tracciato potrebbe ospitare anche una gara di Formula 1. Il problema più grosso è rappresentato dall'altitudine (il Laceno è a mille metri sul livello del mare). Ma non sarebbe il primo a nascere tanto in alto. È scontato comunque che in inverno sarà assolutamente inaccessibile per eventuali prove o collaudi. La neve in questa zona copre tutto di bianco, per buoni quattro mesi.

La Campania si inserisce nel discorso sugli autodromi. Non a parole, con fatti: in provincia di Avellino, in località Laceno, piccolo villaggio nei pressi del comune di Bagnoli Irpino sta sorgendo un circuito automobilistico. È un anello stradale di km 6,5 in una zona nuova, nel senso che è in piena fase di

lancio.

Arrivare al Laceno, dopo un tratto di 40 chilometri, venendo da Avellino, provoca una strana sensazione: mille curve, e poi, come d'incanto, dietro l'ultima esse, t'appare un paesaggio immenso, una pianura vastissima. Al centro il Lago Laceno, circondato interamente da fondi (di proprietà del comune di Bagnoli Irpino). All'estremità, sotto il pendio che genera la vallata, l'anello stradale, che entro la fine del '71 dovrebbe essere ultimato, per consacrarsi al suo ruolo di circuito turistico-sportivo. L'impianto infatti, al 90%, sarà semipermanente, dovendosi rispettare entrambi gli impegni di base: turismo e sport. Ma chi ha pensato di costruire un circuito automobilistico? E perché proprio lì? È una storia un po' lunga, ma semplice. Tutto è cominciato con uno stanziamento dell'ANAS di 200 milioni (a cui se ne aggiungeranno presto altri 50), per la costruzione di una semplice strada, quella che costeggia il Laceno e che risponde pienamente ad esigenze di viabilità e di turismo. Questa strada sta trasformandosi in circuito. Al Sindaco di

Bagnoli Irpino, signor Aulisa, abbiamo chiesto: signor Sindaco, da chi è partita l'idea di sfruttare la strada dell'ANAS per un impianto sportivo?

“L'idea- ci ha risposto il Sindaco- è partita dagli sportivi avellinesi, che si son fatti sentire tramite il signor Tulimiero (segretario della scuderia Irpinia corse). Visto che il tracciato dell'ANAS si presentava adatto ad una utilizzazione sportiva, con poche varianti, mi hanno proposto l'idea del circuito. Ed io l'ho accolta molto favorevolmente. Penso, in questo modo, di rendere un servizio utile alla mia zona, all'intera regione, ma anche e soprattutto credo allo sport automobilistico. La cosa è senz'altro realizzabile”.

Come?

“Intanto -ci ha detto il Sindaco- sono già iniziati i lavori necessari a rendere il tracciato aderente alle norme di sicurezza, per poterlo utilizzare a scopo sportivo. L’ Impresa Cavaliere, a cui sono stati appaltati i lavori, sta provvedendo ad allargare la sede stradale da 8 a 12 metri. (E infatti la strada è tutta picchettata). Inoltre -ha proseguito il Sindaco- si stanno operando alcune varianti lì dove possono nascere problemi di sicurezza. Ad esempio, in alcuni punti il tracciato è troppo aderente alla roccia laterale, o in quel punto dove si passa troppo vicino al lago, o dove ci sono dei dossi, il tracciato subirà varianti. Il nostro deve essere un circuito fatto bene. Ci saranno curve da 200 orari (e forse anche di più n.d.r.) e le macchine non dovranno rischiare fuori strada pericolosi”.

Ci sarà guard-rail?

“Ma certamente, lungo tutto il tracciato. Dove non dovesse esserci la protezione laterale ci sarà il terrapieno”.

A sentire il Sindaco crolla ogni possibile scetticismo. Inoltre è un fatto, rilevante, che il presidente dell’Ente Provinciale per il turismo, avv. Amatucci e l’ing. D’Amore, capo del compartimento, ANAS di Napoli, si sono dichiarati pienamente d’accordo col Sindaco, nel corso di un recente incontro sul posto. È con loro anche l’Automobile Club Avellino. Il Direttore, dott. Giuseppe Velotti, è molto interessato al progetto del Laceno, pur invitando ad una certa prudenza. Ci ha detto: “Il circuito del Laceno è una cosa senza dubbio alcuno concretizzabile ma non ancora concreta. Bisogna andar piano e non sognare”.

In che senso?

“Non si può parlare tanto speditamente di realizzazione del progetto, quando ancora non sappiamo quale sia l’orientamento del Governo riguardo al problema degli impianti, fissi o semiaperti che siano. Inoltre manca l’assetto regionale, e le leggi quadro. Dunque bisognerà avere un po’ di pazienza, anche se non è improbabile che per l’estate del ’72, se tutto andrà bene, già potremo varare la prima corsa”.

Direttore, qual è, al momento, il suo impegno, riguardo al circuito?

“Ho intenzione di proporre la costituzione di un consorzio. Lo si dovrebbe costituire con gli altri AA.CC. regionali, e con tutti questi enti locali che si dimostreranno interessati all’iniziativa. Non esclusa, in un futuro non troppo lontano, la stessa Alfa Sud. Ma son cose da vedersi con calma.”

Quando?

“Al più presto spero di fare una riunione preliminare con i miei colleghi degli AA.CC., tra cui dovrebbe esserci anche il delegato regionale ACI, avv. Palumbo (è il direttore dell’A.C. Salerno) e magari qualcuno della CSAI.”

A proposito di CSAI: Rogano sa niente del vostro circuito del Laceno?

Qui risponde il segretario della “Irpinia corse”, Tulimiero, dicendo, “Ho incontrato Rogano al recente convegno di Bari, sullo sport nel Meridione. Gli ho accennato qualcosa, e Rogano ha promesso una sua venuta ad Avellino. Comunque al più presto farò avere una relazione sui lavori. Il suo interessamento è, naturalmente, necessario. Un mutuo della CSAI –argomento appena sfiorato a Bari- sarebbe utilissimo per il completamento dell’opera in senso sportivo.

Dunque le premesse ci sono, e pure le promesse, anche se contano meno... Se son rose fioriranno. Considerata la validità dei programmi, la serietà e la passione dei personaggi interessati, e

considerato oltretutto il fatto che il circuito c'è, e che nessuno, almeno per il momento, ha avanzato opposizioni a questo programma che travolge, è il caso di pensare che saranno proprio rose. Speriamo senza spine.

Sergio Troise

Autosprint n° 8/ 1972

Giro d'Italia delle novità da Monza e Imola a Avellino e Bolzano



In Irpinia proseguono i lavori per la costruzione della strada delimitante il Lago Laceno che ha molte possibilità di essere sfruttata per competizioni motoristiche. Vi è un notevole interessamento al risvolto sportivo da parte del Sindaco del posto, Tommaso Aulisa, e del direttore dell'ACI Avellino dr. Velotti.

Registriamo ora la “temperatura” all’andamento del vago programma. Ebbene, se da una parte il sindaco insiste nell’ottimismo, confermando che “Al Laceno si correrà”, dall’altra parte l’AC Avellino sembra un po’ raffreddato. Intanto gli sportivi locali contestano, nell’ambiente si rumoreggia. Ma perché, innanzitutto, questo <dietrofront> dell’AC Avellino? Un motivo, palpabile, c’è, ed è questo: il presidente Rogano, già da tempo, e precisamente subito dopo aver avuto notizia del progetto, s’è fatto sentire, in toni allarmati dai dirigenti dell’A.C. Avellino, mettendoli in

guardia, in pratica, sulle insidie e sulle difficoltà che comporta l’iniziativa. D’accordo, stando alle vigenti disposizioni in materia di corse automobilistiche, d’impianti permanenti o semipermanenti, è tutto molto complicato, molto difficile e impegnativo; ma questo mettere le mani avanti della CSA, anziché incoraggiare Velotti e il nuovo presidente dell’ente avellinese D’Amore, ad agire in modo che si portasse almeno avanti l’opera programmata, lavorando con passione, scrupolo, avvedutezza, ha finito col frenare il loro già non eccezionale entusiasmo, bloccando lo spirito d’iniziativa al punto di partenza. L’impianto semipermanente del Laceno, al momento è ancora un’idea niente più. C’è da fare però un’importante considerazione: la strada del Laceno resta potenzialmente un autodromo. E non lo diciamo noi, lo dicono i 6 chilometri di lunghezza, i 12-20 metri di larghezza –una larghezza davvero inconsueta per un’arteria destinata poi ad uno scarsissimo uso per il traffico veicolare- lo dicono ancora le vie di collegamento interne all’anello stradale (ottime come uscite di sicurezza, o per lo spostamento di eventuali mezzi di soccorso) previste nel progetto, i guard-rail e i terrapieni (pure previsti nel progetto) e infine l’appoggio delle autorità locali, consapevoli dei vantaggi che scaturirebbero dall’utilizzazione della strada per usi agonistici. Insomma, per essere un impianto semipermanente, e cioè un impianto solitamente insicuro e perciò attualmente fuori moda (a ragione), quello irpino rappresenterebbe certamente un’accezione.

Unici punti negativi questi:

1) La difficoltà di raggiungere l’altopiano;

2) L'eccessiva altitudine, è più grave di ogni altra cosa

3) La velocità del tracciato, almeno a giudicare da come sta venendo fuori, e cioè un <binario morto> troppo simile a... Indianapolis. Ci sarebbe bisogno di almeno due varianti. Ma se non si interessano alla faccenda le persone che contano, ACI e CSAI, varrò la pena di continuare a discutere, a sperare?