

(Articolo pubblicato sul sito "Palazzo Tenta 39" di Bagnoli Irpino il 14.12.2015)

## Storia del Polo Invernale del Laceno

Articolo di **Andrea Maglio** (tratto dalla pagina facebook [laceno.org](http://laceno.org))



*Questo articolo è nato dalla passione di Andrea Maglio un frequentatore assiduo del Laceno e appassionato di impianti di risalita. Da attento investigatore ha ricostruito la storia della nascita del polo invernale del Laceno, dai primi passi negli anni sessanta fino ai nostri giorni. Lo sviluppo che viene raccontato si è verificato grazie al contributo dell'ingegner Franco Giannoni, un illustre personalità che ha posto le basi del turismo invernale in Irpinia e in Campania. Buona lettura!*

Durante il ventennio i gerarchi fascisti provarono ad avvicinare la popolazione Bagnolese allo sport, portandola nei pressi dell'attuale campo sportivo a sciare nei castagneti, ma i risultati non furono dei migliori. All'epoca l'economia bagnolese si basava su una misera agricoltura non essendoci attività artigianali-industriali e molti decidevano di emigrare. Nel 1969 per arginare questo fenomeno la "Cassa per il Mezzogiorno" chiese ad un gruppo di esperti di stilare il "Piano del comprensorio di sviluppo turistico del Terminio". Il progetto prevedeva due stazioni sciistiche, una sull'altopiano del Laceno ed una a Campolaspierito del Terminio. A quei tempi era già sorto nella piana di Laceno un villaggio composto da centocinquanta chalet. Le villette erano frequentate solo d'estate e le strutture ricettive non facevano grandi affari.



L'impianto sarebbe stato finanziato dall'Ing. Franco Giannoni grazie ai prestiti a tasso favorevole e ai fondi a capitale perduto concessi dalla "Cassa del Mezzogiorno". A partire dal lontano 1968 un gruppo di esperti girovagò e sorvolò in elicottero le montagne del Laceno per cinque anni studiando i particolari orografici, la flora, le strade, i tagli dei boschi, i sentieri, i venti, l'insolazione, la piovosità, l'innevamento, ecc ecc... Da queste ricerche si scoprì che al di sopra dei 1250 metri le precipitazioni erano sempre a carattere nevoso da Natale a Aprile. Gli Appennini non sono ideali allo

sci per i loro costoni esposti al sole e per i venti che causano il formarsi di uno strato di ghiaccio sulle piste. Per questa ragione gli studiosi consigliarono la costruzione di canali di scolo lungo le piste per evitare che la neve sciolta si ghiacciasse di notte. Tra tutti i monti quello che si dimostrò più idoneo fu il Rajamagra per la sua cresta quasi piana, per le sue pendici che scendono dolcemente a valle creando un grande "anfiteatro" e la sua esposizione alle precipitazioni nevose unita ad una scarsa insolazione e ad una bassa esposizione ai venti. Sul versante nord-est erano presenti tante piccole valli collegate tra loro che avrebbero richiesto un'irrisoria opera di disboscamento. Dalla valle del Terremoto si aprivano due sentieri nei boschi che avrebbero permesso di realizzare tre chilometri di varianti ai quattro principali.



Le piste del Laceno dovevano essere strette per essere protette dal sole dagli alti faggi. Alla base degli impianti lo scenario era lo stesso attuale e non c'era bisogno di tagliare nulla. Come in un puzzle tutti gli elementi sembravano coincidere: era proprio il Rajamagra la montagna giusta! Nel 1969 per testare la fattibilità dell'opera, si decise di costruire la sciovia "Serroncelli" e tre piste. La costruzione fu affidata alla ditta Nascivera di Rovereto (TN) il quale proprietario, Fulvio Nascivera, incontrò per puro caso l'Ing. Giannoni all'Hotel Fleming di Roma e gli fu commissionata

l'opera. Quest'iniziativa fu un successo e per soddisfare l'enorme massa di sciatori nel 1973 Nascivera prolungò la sciovia, portandola a 650 metri e a un dislivello di 120, per allungare le piste. In quel periodo fu acquistato anche il primo mezzo battipista: un Prinoth P15.

Prima di preparare il progetto finale furono passate al vaglio varie ipotesi, tra cui quella di realizzare delle piste che scendessero in un anello di fondo situato nell'Acernese e una lunga seggiovia monoposto per riportare indietro gli sciatori (fu scartata per lo scarso innevamento di quella piana).



Nel 1974 furono commissionate alla "F.lli Marchisio" di Torino la seggiovia biposto "Settevalli" che dai 1109 metri porta a 1400 coprendo 1045 m e trasportando 720 sciatori l'ora e la biposto "Rajamagra" che copre la tratta alta tra i 1392 e i 1700m, lunga 930m. Questa seggiovia arriva un po' più giù rispetto alla cima per non rovinare il paesaggio e si ferma su un raccordo diagonale per smistare gli sciatori. I lavori per questi impianti partirono però troppo in avanti con la stagione così che nell'inverno '73-'74 solo la Settevalli fu ultimata. Vista l'assenza della Rajamagra, e con le piste già pronte, per un periodo sciatori e pedoni furono trasportati in vetta con l'ausilio del battipista P15. Gli impianti furono poi completati definitivamente nel '74 e collaudati.

Sull'altopiano a q.1400m fu costruito il campo scuola, costituito da una sciovia Marchisio detta "Cuccioli" lunga 250m modello "baby". Dal campo scuola doveva partire un quarto impianto, la

sciovia Lupi lunga 520 metri con un dislivello di 130 metri e settantasei traini, che venne commissionato sempre alla Marchisio ma successivamente annullato. Questa sciovia doveva condurre gli sciatori nel punto più nevoso del comprensorio a q.1640 m. Inoltre, doveva essere realizzata anche una slittinovia, di nome "Cinghiali", lunga centotrenta metri per coprire un dislivello di dieci metri e trainare 600 slittini l'ora. Quindi nel progetto rientrava anche una pista per bob e slittini lunga 400 metri a forma di "S" con pendenze del 10%. Oltre alle piste già terminate ne erano state progettate sei. Tutte e sei partivano dalla vetta e tutte coprivano un dislivello di 562 metri, tranne l'ultima che fermandosi a 1400 metri ne copriva solo 286. La prima pista era facile: lunga 4030 metri e con pendenze tra il 13% e il 20%. La seconda lunga 880 metri in più era ancora più facile con pendenze tra l'11% e il 19%. La quarta lunga 3870 metri aveva pendenze tra il 17% e il 38% ed era di media difficoltà. Anche la quinta era di media difficoltà con lunghezza di 2270 metri e pendenze tra il 25% e il 50%. Infine la sesta e ultima era la più difficile con pendenze tra il 21% e il 43% e con una lunghezza di 1540 metri. Nel progetto s'ipotizzava la costruzione di altre

seggiovie sul versante nord (una monoposto e una biposto) e nuove piste in un futuro mai arrivato, nemmeno la slittinovia e la sciovia Lupi che facevano parte del progetto iniziale furono realizzate. Gli anni '80- '90 rappresentarono il massimo splendore della località: il P15 fu sostituito da un moderno Leitner H380D e si pensò anche al prolungamento della sciovia "Cuccioli", ma non se ne fece nulla.



Nel 1995, al momento delle revisioni ventennali delle biposto ad opera di Marchisio-Doppelmayr prima e CCM poi, tornarono sul tavolo i nuovi impianti sul versante nord, ma non se ne fece niente. Intanto nella seconda metà degli anni '90 fu acquistato il battipista Pistenbully 240D ancora in uso oggi. Fu anche realizzato dalla Lenko l'impianto di innevamento dai 1400 in giù, con la predisposizione per le aste.

Venendo ad oggi troviamo tre piste chiuse in attesa d'interventi: la Nordica, la Serroncelli e la Mestri, per un totale di ben sette chilometri e trecento metri chiusi. Le piste molto facili aperte sono la Cuccioli e il Campo Scuola, quella facile la Settevalli, quelle di media difficoltà sono Lupi, Forra e Canaloni, le piste nere invece sono le Aquile e l'Amatucci, un tappeto è stato realizzato anche al campo-scuola. L'anello di fondo in vetta al Rajamagra lungo ben due chilometri è stato aperto solo nella stagione invernale 2012-13 grazie alle pressioni di alcuni appassionati alla direzione degli impianti. Dal 2000 ad oggi anche la longeva sciovia Serroncelli è ferma e dismessa, rendendo inutilizzabili parte della Nordica e le piste Serroncelli e Maestri. Il declino impiantistico continua nel 2006 quando anche la sciovia "Cuccioli" viene dismessa per scadenza di vita tecnica.



Nel 2007 buona parte delle piste fu protagonista di interventi di allargamento e portate a larghezze standard come da norma.

L'impianto d'innevamento artificiale Lenko, che mai entrerà in funzione per mancanza di vasche che raccogliessero l'acqua sufficiente, verrà poi parzialmente completato con il montaggio delle aste da parte di Sufag.

Così, grazie alla nuova legge sulla vita tecnica degli impianti, si è deciso di rinnovare, nell'estate 2016, entrambi gli impianti migliorandone le caratteristiche e rendendoli ancora operativi. In previsione resta comunque l'acquisto di un nuovo battipista verricellato (per battere il muro della "Aquile", ancora mai battuto), la vasca di raccolta acqua per l'innevamento, la messa a norma della Nordica e il ripristino della "Cuccioli", il tutto a onere della società "Funivie del Laceno".

---

## **INFORMAZIONI TECNICHE:**

Sciovia “Serroncelli”

anno di costruzione: 1969

ditta costruttrice: Nascivera – Rovereto(TN)

stazione motrice: a valle

stazione tenditrice: a monte

anno di dismissione: 2000

Seggiovia “Settevalli”

anno di costruzione: 1974

ditta costruttrice: F.lli Marchisio (TO)

stazione motrice: a monte

stazione tenditrice: a valle

seggiovia: biposto

Seggiovia “Rajamagra”

anno di costruzione: 1974

ditta costruttrice: F.lli Marchisio (TO)

stazione motrice: a valle

stazione tenditrice: a valle

seggiovia: biposto

Sciovia “Cuccioli”

anno di costruzione: 1974

ditta costruttrice: F.lli Marchisio (TO)

stazione motrice: a valle

stazione tenditrice: a monte

anno di dismissione: 2006