

Piste da sci al Laceno: ieri, oggi e domani

di **Federico Lenzi** (da "Fuori dalla Rete" – Marzo/Aprile 2013, Anno VII, n.2)

Progetto mai completato, piste chiuse e nuovi impianti sempre più lontani.



“Chi ia chianu / E chi ia veloce / Tutti sbattievenu / Vicino a re nocte.” Con questi versi parodici del poeta dialettale Tittira possiamo dire che iniziò il rapporto tra i bagnolesi e lo sci. Durante il ventennio i gerarchi fascisti provarono ad avvicinare la popolazione allo sport portandola nei pressi dell’attuale campo sportivo a sciare nei castagneti, ma come traspare da questi versi i risultati non furono dei migliori.

Il progetto delle attuali piste, un libro di sessantacinque pagine, fu presentato al comune di Bagnoli Irpino nel lontano novembre 1972

dall’ingegner Giannoni. 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”. In barba al titolo dello studio l’area a maggior vocazione turistica fu Laceno e non il Terminio. Quindi la stazione sciistica nasce per creare un circolo virtuoso e rilanciare l’economia locale. A quei tempi era già sorto nella piana il villaggio alpino con centocinquanta villette appartenenti a persone provenienti dalla Campania e dalla Puglia e trovavamo gli hotel “4Camini”, “La Lucciola”, “Sul Lago”, “Cervialto”, “Capozzi”, a cui si aggiungevano i ristoranti “La Panoramica” e “Al Fungo”. Le villette erano frequentate solo d’estate e le strutture ricettive non facevano grandi affari. In quegli anni di boom economico la popolazione era desiderosa di andare in vacanza anche d’inverno e amava avere una seconda casa. Lo scii era uno sport molto praticato, basti pensare che al nord sorsero impianti improvvisati i quali non ebbero lunga vita a causa dell’esposizione al sole o ai venti. Laceno era la località più vicina alle regioni da cui dovevano provenire gli sciatori (Campania, Puglia, Basilicata) ed erano appena state aperte: l’autostrada Napoli-Bari, la superstrada Avellino-Salerno e la vecchia Ofantina Avellino-Candela. Per raggiungere l’altopiano oltre alla strada Ponteromito-Laceno si pensava di ampliare e aggiustare quella che saliva da Lioni e quella che arrivava da Calabritto/Acerno. Si guardava all’”Alfa-Sud” di Pomigliano come un vero serbatoio di possibili turisti. L’”Anas” aveva da poco inaugurato il circuito sull’altopiano lungo sette chilometri e mezzo e largo venti metri per ospitare manifestazioni automobilistiche e il “4Camini” si preparava ad avere una piscina scoperta, una piscina coperta e due campi da tennis grazie ai fondi della “Cassa del Mezzogiorno”. Erano in fase di realizzazione gli agganci dell’elettricità e dell’acqua all’altopiano e la redazione di un piano regolatore per edificare. A Bagnoli era anche operativa una clinica con un reparto d’ortopedia e radiologico per trasportare eventuali infortunati.

L’impianto sarebbe stato finanziato da Giannoni grazie ai prestiti a tasso di favore e ai fondi a capitale perduto concessi dalla “Cassa del Mezzogiorno”. La progettazione delle piste fu a cura dello studio Giannoni di Roma, quello delle strutture a cura dello studio Privileggio di Padova-Udine e ad un terzo studio sarebbe toccato scegliere gli impianti tecnologici. Sulle nostre montagne solitamente arriva lo “Scirocco” dal golfo di Salerno e più raramente il “Libeccio” dal golfo di Napoli. Questi venti conducono le perturbazioni contro le due catene montuose (una di 1500 metri e

una di 1700 metri) facendole addensare, così quando le nubi scavalcano i monti rilasciano la neve. I pendii con maggior accumulo sono quelli dei monti situati a oriente con versanti a nord-est. Per questo motivo a volte capita di trovare il lago circondato dai prati e il Rajamagra innevato. A partire dal lontano 1968 un gruppo d'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'innnevamento, 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 scii 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. Inoltre, una lunga morena di trasporto glaciale aveva già diviso la montagna in due creando due valli (in una troviamo la baita/rifugio intermedia e nell'altra il campo scuola). 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. Scendendo a valle si aprivano dei bellissimi scorci sull'altopiano e dalla vetta si poteva ammirare il golfo di Salerno e la penisola sorrentina. 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!

Nell'autunno 1969 per testare la fattibilità dell'opera si costruì il campo scuola con una sciovia e tre piste. Quest'iniziativa fu un successo e per soddisfare l'enorme massa di sciatori si prolungò la sciovia, portandola a 630 metri e a un dislivello di 120, per allungare le piste. 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 seggiovia per riportare indietro gli sciatori (fu scartata per lo scarso innnevamento di quella piana). La vera ossatura dell'impianto era ed è la seggiovia "Settevalli" che da 1100 metri porta a 1400 coprendo un chilometro e trasportando 720 sciatori l'ora su di ottantaquattro seggiole biposto. Dopo la "Settevalli" troviamo la "Rajamagra" che è totalmente uguale alla precedente tranne per sei seggiole in meno. 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. Dal campo scuola doveva partire un quarto impianto meglio noto come sciovia cinghiali lungo 370 metri con un dislivello di 130 metri e quarantasei traini. Questa sciovia doveva condurre gli sciatori nel punto più nevoso del comprensorio (il trenta maggio c'erano tra gli ottanta e i centotrenta centimetri di neve). Inoltre, doveva essere realizzata anche una slittinovia 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.

Per quanto riguarda l'urbanistica furono usati ben tre lotti di terreno: il primo da 30.000 mq, il secondo da 4.000 mq e il terzo da 10.000 mq. Il primo era lambito a Nord/Sud da via Casone e da Nord/Ovest Sud/Est da via Serroncelli che arrivava dal lago. La zona aveva una forma simile a quella di un grande pesce e ospitava faggi secolari alti anche venti metri. Si pensò, dunque, di

costruire degli edifici non molto alti, quasi a gradini a seconda delle pendenze (per evitare l'effetto barricata) attorno ad una piazzetta a cui si accedeva dai portici e da cui si raggiungeva un parco con i faggi secolari. I parcheggi dovevano essere interrati e in parte ubicati lungo una variante di via Casone che sarebbe passata dietro ai residence. I residence dovevano avere mini-appartamenti, dai trentacinque mq in su, e avere il soggiorno al pian terreno e la camera da letto, dai due ai cinque posti letto, al piano superiore. Dovevano sembrare delle mini-villette con mansarda adibita a camera da letto inserite in un edificio colossale. Al pian terreno dei residence dovevano esserci vari negozi che si affacciavano nella piazzetta. Nel lotto due s'ipotizzò di costruire degli alberghi a gradoni per assecondare le pendenze della montagna. Questi hotel dovevano servire a ospitare clienti di fascia alta e clienti di fascia bassa in un ostello. Il lotto tre iniziava alla fine degli impianti di risalita e si andava a congiungere agli altri due che finivano con la costruzione di campi da calcio, tennis e altro sul lato destro del circuito, proprio di fronte al lago. Alla fine degli impianti doveva essere costruita la grande baita con terrazza solarium, il pronto soccorso, la scuola da sci e i locali per affittare gli scii che invece ora invadono il parcheggio. Subito dopo queste strutture doveva esserci un viale nel quale i turisti avrebbero trovato ristoranti e alberghi che dovevano sorgere per iniziative locali. Questo programma era immenso rispetto a quello che è stato realizzato. I residence sono molto più piccoli, di forma quadrata e non troviamo il parco con i faggi. Gli hotel non sono mai stati realizzati nel lotto due e né in nessun altro posto. I locali per gli affitta-sci non sono mai stati edificati e il viale lungo cui dovevano sorgere hotel e ristoranti neanche è stato fatto. Al posto di queste cose troviamo vari parcheggi molto grandi non interrati ma costruiti lungo la strada che porta alle piste. Da programma gli impianti furono in funzione per la stagione 1973 fino a quota 1400 metri e fino a quota 1700 l'anno successivo. Nel progetto s'ipotizzava la costruzione di altre seggiovie e nuove piste in un futuro mai arrivato, nemmeno la slittinovia e la sciovia cinghiali che facevano parte del progetto furono realizzate.

Venendo ad oggi troviamo due piste chiuse in attesa d'interventi: la Nordica e la Serroncelli, per un totale di ben sei 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, l'Amatucci e la Maestri. Alla fine degli impianti troviamo una manovia per i bob lunga ottanta metri non in funzione e una manovia con un tappeto sono stati realizzati anche al campo-scuola. L'anello di fondo in vetta al Rajamagra lungo ben due chilometri è stato aperto solo il mese scorso grazie alle pressioni di alcuni appassionati alla direzione degli impianti. Anni fa si realizzò parte dell'impianto d'innnevamento artificiale mai entrato in funzione per mancanza di vasche che raccogliessero acqua sufficiente...

In questi mesi sono stati stanziati dei finanziamenti da tredici milioni di euro per il rifacimento della stazione sciistica. Il progetto prevede la sostituzione delle due vecchie seggiovie (in scadenza nel 2015) con due seggiovie quadriposto ad agganciamento automatico, la costruzione di una terza seggiovia sul crinale nord del Rajamagra, completamento del sistema d'innnevamento artificiale, impianto d'illuminazione per sci notturno, allargamento delle piste su cui non si è intervenuto nel 2007, costruzione di pista di pattinaggio sul ghiaccio e di nuove piste sul lato nord della montagna. Nella zona della Nordica ci sarà il nuovo impianto di risalita e lì saranno allargate e costruite nuove piste. Da alcune notizie trapelate si è ipotizzato di sostituire le quadriposto con delle biposto più veloci e con più seggiole per ottimizzare i costi di manutenzione, ma questo comporta anche il risparmio di qualche milione. Tuttavia il rinnovamento della stazione pare sempre più lontano: si dice che il comune doveva pubblicare il bando entro fine febbraio per ottenere i finanziamenti, ma gli amministratori rispondono dicendo che a causa di alcune lungaggini burocratiche i soldi non sono ancora arrivati nelle casse comunali. Se i finanziamenti andranno perduti si potrà semplicemente chiedere una proroga per gli impianti attuali, ma non si potranno chiedere proroghe all'infinito e questo causerebbe la dismissione degli impianti. Quindi una proroga, se eventualmente fosse concessa, significherebbe solo posticipare il problema. Così dopo quasi cinquant'anni di storia le piste da scii di Laceno potrebbero diventare solo un lontano ricordo e sancire il definitivo declino

della zona. L'altopiano è ormai alla deriva da molti anni, per questo le nuove piste devono essere una priorità assoluta di qualsiasi schieramento politico e la chiave per risolvere questioni importanti come la disoccupazione giovanile. Servono interventi ed opere serie al più presto. Per capire dove e come intervenire il Laceno bisogna viverlo e costatare da vicino i reali problemi e non operare dal chiuso dell'ufficio su dei dati come se si trattasse di cose astratte. Far saltare tutto significa chiudere una volta per sempre il progetto di rilancio del Laceno, riparlare sarebbe solo prendere in giro gli allocchi. La chiusura delle piste sarebbe un atto scellerato, un danno immenso e probabilmente irreparabile. Tante famiglie ricavano il loro reddito lavorando al Laceno nei ristoranti, negli hotel, nelle bancarelle che vendono alimenti vicino le piste, nei prefabbricati che affittano gli sci, nei parcheggi, nella manutenzione di piste e strade, negli impianti di risalita, nel cercare funghi e tartufi per i ristoranti, nelle attività alternative allo scii, ecc ecc.. Tutti coloro che lavorano per le piste e nell'indotto che hanno generato rimarrebbero a casa e con i tempi che corrono difficilmente troverebbero un altro lavoro. Far saltare questi interventi significa creare un esercito di disoccupati che di conseguenza non spenderà più nemmeno nelle attività commerciali in paese e darà il via ad un effetto domino per l'economia bagnolese. Siamo in una repubblica ed oltre ai diritti abbiamo il dovere d'informarci su ciò che accade intorno a noi. Questa questione dovrebbe interessare l'intera comunità che giustamente ha tutti i diritti di far pressione alle autorità per potersi garantire un futuro più roseo. E' interesse anche della minoranza collaborare attivamente con l'amministrazione per non far ritornare il paese alla situazione di cinquant'anni fa! Stranamente i fondi per le opere minori (albergo al lago, monorotaia) arrivano facilmente, mentre quelli per gli interventi di vitale importanza (piste, grotte) stentano ad arrivare. Non si può pensare di rimandare la questione alle prossime elezioni, sarebbe troppo tardi. Con questo articolo mi faccio portavoce delle tantissime persone amanti del Laceno preoccupate e amareggiate per la situazione attuale, ma sono sicuro che queste parole cadranno nel vuoto. Continuando di questo passo i lavori non inizieranno ne quest'estate ne mai. Un treno che non ripasserà mai più sta arrivando, attenti a non perderlo e a lasciare a casa tutti coloro che lavorano grazie all'economia che gira grazie alle piste!