RASSEGNA STAMPA 2020

Campionato Italiano CIVM Velocità Montagna

Aggiornata al 3 aprile 2020

CIVM / ULTIME NOTIZIE

CIVM: ACI Sport rinvia al 2021 le novità tecniche

Di:
Redazione Motorsport.com

23 mar 2020, 17:38

La Giunta Sportiva ha rivisto la norma recentemente emanata per le vetture E2SS, E2SC e CN, ma sono in fase di riesame altri provvedimenti che comportano l'acquisizione di materiali difficilmente reperibili nelle condizioni di emergenza in cui ci troviamo

E' di ieri la notizia che il Governo ha emesso un DPCM per l'applicazione delle misure di sicurezza per il contenimento della diffusione del virus COVID-19 con il quale ha decretato la chiusura di tutte le attività produttive non indispensabili. Questo ulteriore blocco rende ancora più difficile la situazione nel mondo del motorsport poiché comporta anche la chiusura di aziende operanti nel nostro settore, fornitori di materiali tecnico e necessario per la preparazione delle vetture.

In questa ottica la Giunta dell'Automobile Club D'Italia, lunedì 23 marzo, ha deciso di rivedere quei provvedimenti emessi che prevedono delle modifiche strutturali della vettura o l'aggiunta di componenti difficilmente reperibili sul mercato per le ragioni di cui sopra. Nello specifico si è deciso di rimandare al 2021 la norma recentemente emanata per le vetture E2SS, E2SC e CN - che prevede l'applicazione di un pattino di legno, da applicarsi sotto alle vetture delle categorie sopra citate, e di un noldercon altezza minima di 20 mm da applicarsi sul bordo dell'ultimo elemento dell'ala posteriore.

Sono in fase di riesame altri provvedimenti, che non impattano sulla sicurezza e che riguardano implementazioni, modifiche o altra decisione che comportano l'acquisizione di materiali difficilmente reperibili nelle condizioni di emergenza in cui ci troviamo chiedendo la proroga dell'entrata in vigore al 2021.

Auto Sprint N° 10 - Extra

Campionato Italiano Velocità Montagna | **10/16 marzo 2020 (pag. 68)**

ESCLUSIVO

TurboSalite 2020... con il 4x4!

CLAMOROSO NELLE CRONOSCALATE DALLA NOVA PROTO (EX NORMA) PER I TEAM FAGGIOLI E PETIT: IN ARRIVO UNA BIPOSTO SPINTA DA MOTORE SOVRALIMENTATO E CON LA TRAZIONE INTEGRALE

di Gianluca Marchese

Pronti alla doppia, clamorosa rivoluzione in salita? Una è la turbo-mania, tendenza più generale che tra i prototipi si sta imponendo già dalla passata stagione: nel 2020 i motori sovralimentati saranno ancora più protagonisti, Europeo e (soprattutto) Fia Masters compresi e in parte anche in Italia tra Civm e Tivm. L'altra era invece inattesa ai massimi livelli: la trazione integrale, novità ancora da sperimentare sul campo che arriva dalla Norma. Meglio, dalla ex Norma, l'attuale Nova Proto la cui sede, organico principale e guida tecnica sono rimaste le medesime. Il costruttore francese sta approntando le prime due Np01 (in tutto sono in programma quattro esemplari) in configurazione E2Sc che dovrebbero calcare i campi gara europei nel 2020. Una per il Team Faggioli (per Fabien Bouduban, poi anche Simone Faggioli, da leggere nel box a parte) e una per quello di Sébastien Petit. Proprio quella destinata al due volte campione di Francia e già tra i migliori protagonisti del Cem dovrebbe essere andata in moto nei giorni scorsi. Almeno questi erano i piani del pilota transalpino, che, dopo il rinvio della Coppa della Consuma dal 22 marzo al 4 ottobre, dove

Auto Sprint N° 10 - Extra

Campionato Italiano Velocità Montagna	10/16 marzo 2020 (pag. 69)

avrebbe voluto testarla su strada per la prima volta, ora pensa di collaudarla al più presto in pista.

La Np01 potrebbe debuttare a Col St Pierre

Un battesimo che fa lievitare l'attesa quello della Np01. In primis per lo stesso Petit, che vorrebbe presentarsi alla prima dell'Europeo in casa a Col St Pierre (19 aprile) proprio sulla nuova biposto turbo 4x4. A livello di telaio e carrozzeria il prototipo è simile all'attuale Norma M20 Fc ma è più pesante proprio per via della trazione integrale (circa 600 kg, +40 rispetto alla concorrenza da

GRANDE ATTESA PER IL DEBUTTO

La nuova biposto turbo e 4x4 realizzata dalla Nova Proto potrebbe debuttare nel Cem in coincidenza della Salita a Col St Pierre

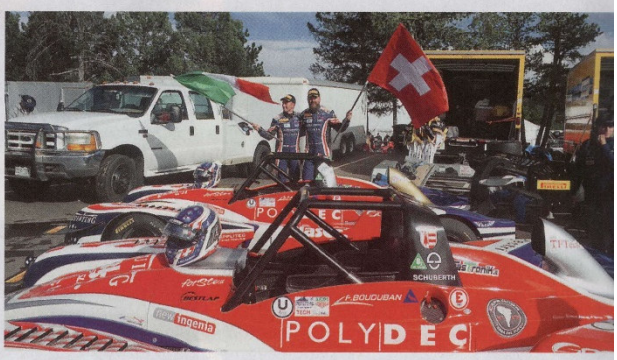
3000cc) e con propulsore sovralimentato "da scoprire". Per l'Europa il programma, davvero ambizioso, vedrà la luce soltanto se in questa fase di sviluppo fornirà dati generali positivi. Il team di Petit è convinto che in ogni caso il turbo sia il futuro delle cronoscalate. Il motore in questione è un Honda da 1750cc sviluppato dalla Emap Motors, che seguirà il pilota di Chambéry in tutte le gare. Di base ha più coppia e più cavalli dell'aspirato (circa 600) ma è una soluzione che per lavorare al meglio dovrà integrarsi al nuovo prototipo, sul quale i team Petit e Faggioli devono trovare

Auto Sprint N° 10 - Extra

Campionato Italiano Velocità Montagna	10/16 marzo 2020 (pag. 70)

ESCLUSIVO

Sotto la livrea della vettura di Bouduban per il 2020, sopra Petit in azione sulla Norma al Fia Master di Gubbio. Sotto a destra Faggioli e Bouduban alla Pikes Peak del 2018



le soluzioni ideali per ottimizzare soprattutto trazione (potrebbe rivelarsi un bel vantaggio specie in partenza e uscita da curve lente e tornanti) e guidabilità. A proposito di trazione, l'integrale permetterà di montare quattro pneumatici identici per grandezza (un po' più larghi degli attuali anteriori).

Crescita esponenziale per i turbo

Aldilà del 4x4 (soluzione per la quale ci sarebbe già l'ok della Fia), nel 2020 i motori turbo vivranno una crescita esponenziale. Dopo aver soltanto "annusato" nel 2019 il potenziale della Norma-Oreca (al momento ritenuto il top tra i sovralimentati), il campione francese in carica Geoffrey Schatz tornerà quest'anno promettendo più presenze in campo europeo. Così come lo svizzero Marcel Steiner, che sulla LobArt monterà per la prima volta un'Honda turbo in luogo del Mugen aspirato, mentre tra le Osella occhio tra gli altri a Cyrille Frantz (Bmw Megatron). Cem a parte, serie ancora difficile da decifrare, per Faggioli e Christian Merli potrebbero rivelarsi avversari insidiosi soprattutto nella prova unica del Fia Masters di ottobre a Braga, che si disputerà lungo i primi 3 km del tracciato della Rampa da Falperra, dove pure gli inglesi si presenteranno con alcune "armi" nuove di zecca... ●

NP01 con vista sulla Pikes Peak

SARÀ LA VETTURA CON LA QUALE FAGGIOLI NEL 2021 TORNERÀ AD AFFRONTARE LA GARA MITO STATUNITENSE

A livello di prestazioni, Petit punta a raggiungere il top entro la stag ne, anche se nel percorso di sviluppo molto dipenderà dai test inizi Nel caso non diano i frutti sperati, Seb si presenterà al Col St Pierre con l'a tuale Norma-Mugen (da poco messa in vendita) o, se farà in tempo a istall lo, con la M20 Fc equipaggiata con l'Honda turbo destinato alla Np01 4x4. quest'ultima non dovesse essere ritenuta idonea per le salite europee nepp re più avanti, sarà sviluppata solo per la Pikes Peak, la classica del Colora ora nel mirino anche del driver francese. Come detto pure il team Faggioli s lupperà la 4x4 destinata a Bouduban. Potrebbe esordire entro primavera. N Cem 2020 Faggioli difenderà il titolo condiviso con Merli nel 2019 con l'abit le Norma-Zytek, un "usato sicuro" con qualche ritocco aerodinamico (in pa colare all'anteriore), ma testerà la Np01, che sarà il prototipo per dare l'ass to alla Pikes Peak 2021. Per la salita a stelle e strisce c'è ancora da sceglie motore: prima si valuterà il comportamento meccanico della 4x4 e partendo questi dati si capirà quanto potranno lievitare cilindrata e turbo del propuls da montare. Attenzione perché la Norma non è digiuna di esperienze 4x4, v vittoria di Romain Dumas proprio alla Pikes Peak: il record dello stesso Dum sulla Volkswagen elettrica è avvisato... ●

Quotidiano del Sud

Campionato Italiano Velocità Montagna	4 marzo 2020 (pag. 29)

Sport | 29

Mercoledì 4 marzo 2020
info@quotidianodelsud.it

AUTOMOBILISMO / IL PERSONAGGIO

LA SCHEDA

COLLAUDATORE PER OSELLA

Gianni Loffredo è detentore del primo premio assoluto CIVM Racing Start 2018 e 2019, è collaudatore dal 2006 per Osella Corse, casa automobilistica italiana che fabbrica vetture da competizione, ed è istruttore della Scuola Federale ACI Sport. Inizia l'attività sportiva nel 1983 partecipando alla coppa CSAI 2a ZONA nella velocità in salita con una Fiat X1/9. Inizio alla grande con tre vittorie consecutive nei campionati regionali del 1985/87/88. Vince anche il "Trofeo Piloti Alfa Romeo" e si qualifica per il Campionato Europeo e vince il Campionato Under 25. Rincorre l'ambizione dell'Alfa Romeo Reparto Corse e nel 92 disputa il Campionato Italiano Velocità Turismo con un'Alfa Romeo 33 16V con i colori della Polizia di Stato. Ottiene e conquistando nuovamente l'argento "Trofeo Piloti Alfa Romeo". Dal 1994 fino ad oggi disputa varie gare sia del Campionato Italiano sia del Campionato Europeo Velocità Montagna. Attualmente guida una BMW Mini Cooper SD per la Scuderia Vesuvio.

Il pilota Giovanni Loffredo ha conquistato per la seconda volta consecutiva il titolo Italiano Racing Start R5 all'interno del Campionato Velocità Montagna. L'ennesimo successo per il salernitano

Il salernitano più veloce d'Italia nelle cronometro in montagna

Giovanni Loffredo ha conquistato il secondo titolo consecutivo categoria Racing

di Veronica Rodia

Il pilota salernitano Giovanni Loffredo ha conquistato, per la seconda volta consecutiva, il titolo Italiano Racing Start R5 all'interno del Campionato Velocità Montagna, con la MINI John Cooper Works turbo4wd. Un successo nelle gare automobilistiche a cronometro in salita per le vetture fino a 2000, aspirate e turbo, che vede anche un altro salernitano sul secondo gradino del podio. Paolo Chiaiese con la Honda Civic Type-R. Abbiamo intervistato Gianni Loffredi, che nel 2019 oltre ad aver ricevuto dal Coni la "Medaglia di Bronzo al Valore Atletico" per i notevoli risultati conseguiti in uno sport che a Salerno ha una lunga tradizione, è anche politico della stradale di Salerno.

Gianni sei un pilota figlio d'arte: come nasce questa passione?

Nasce da figlio appunto, mio padre faceva le stesse corse e io seguivo dapperbutto, erano gli anni della indimenticata Amalfi-Agerola, una delle più belle corse in salita, famosa in tutto il mondo, a picco sul mare che anche io prima dell'interruzione nel 1990 ho avuto l'onore di fare.

Dopo 16 anni, nel 2014, è tornata in versione elaborata, ma a parte il tracciato storico il legame con le corse non si è mai interrotto nella provincia di Salerno.

Certo, Salerno è una provincia molto ampia e questo sport raccoglie molto seguito da ogni angolo. Abbiamo i corsi della scuola di pilotaggio federale ACI, dei quali anche io sono istruttore, presso il Circuito del Sele a Battipaglia, che prevedendo corsi base rivolti ad allievi senza esperienza agonistica, ma si rivolgono anche a chi è già in grado di pilotare ad un buon livello e vuole fare un salto di qualità sotto la guida di piloti e tecnici esperti. Ci sono poi anche molti costruttori, come la scuderia di cui io faccio parte, la storica "Scuderia Vesuvio" fondata nel 1970, con sede ad Agerola. Per le mie gare ed i miei risultati infatti devo ringraziare il team di meccanici ACI Racing e la Re d'Italia Art che è il mio sponsor, una società aderente per il collezionismo d'arte e d'editoria.

Giovanni Loffredo

FIGLIO D'ARTE

Mi diverto molto perché sogno posti magnifici del nostro paese

Parliamo delle tue gare, raccontami il tuo impegno.

Bisogna imparare a memoria il percorso, ci passi e ci ripassi con una auto qualsiasi, poi solo il giorno prima puoi girare con l'auto da corsa; trattandosi di un'auto modificata che non può circolare e trattandosi di percorsi su strade cittadine solo il sabato precedente alla gara puoi cercare di capire i settaggi da usare nella gara della Domenica. Inet up pre gara il provo a Battipaglia.

Un campionato col quale hai fatto il giro delle strade portando a casa 10 primi posti su 12 gare.

È un campionato incredibile che ti permette di correre in posti meravigliosi. Il campionato Italiano Velocità Montagna è quello che più di ogni altra specialità porta le corse tra la gente, è coinvolgente anche per i paesaggi, la suggestiva Monte Erice è forse la tappa di più incredibile bellezza.

Auto Sprint N° 9

Campionato Italiano Velocità Montagna	3/9 marzo 2020 (pag. 68)

CHANCE INTERNAZIONALI

Miti da Mondiale Salite

CRESCE IL FASCINO E ANCHE LA FATTIBILITÀ DELL'IDEA DI GEMELLARE DELLE CLASSICISSIME SCALATE QUALI LA TRENTO-BONDONE E LA PIKES PEAK, ENTRAMBE SEMPRE PIÙ VICINE AL CENTENARIO, PER CREARE UN TROFEO INTERCONTINENTALE SOTTO L'EGIDA DELLA FIA

di Gianluca Marchese

Ma che sogno sarebbe avere finalmente un Mondiale Salite? Un'idea da non stropicciarsi gli occhi proprio per continuare a sognare. Ma pure un'idea che, seppure non del tutto nuova, potrebbe trovare nel 2021 l'appuntamento giusto per pianificarla sul serio e poi realizzarla appena possibile in un futuro più o meno lontano. E poi, se non sarà esattamente un Campionato del Mondo ma una sorta di Trofeo o Coppa Intercontinentale da disputare solo in Europa e Stati Uniti, chi se ne frega. Andrebbe di lusso lo stesso. Al momento le cose stanno così: da un parte c'è la Trento Bondone, dall'altra la Pikes Peak e in mezzo (oltre all'Atlantico) la Fia. Il primo passo sarà quello degli organizzatori della classica cronoscalata italiana, la salita europea più lunga e famosa. La Scuderia Trentina è ottimista sul fatto che la Federazione Internazionale, ritenuta imprescindibile per un'operazione del genere, potrà fungere da intermediario ideale e interfaccia istituzionale con i promotori della Pikes Peak. Per quest'anno non se ne parla, ma proprio con la Fia Fiorenzo Dalmeri e i suoi, anche approfittando del fatto che nel 2021 dovrebbero tornare a esserci presenze italiane (Simone Faggioli in testa), si recheranno a Colorado Springs nella settimana della "Corsa verso le nuvole" per porre le basi di una futura collaborazione. Un punto d'incontro che potrebbe partire dal presupposto appunto di un trofeo che magari inizialmente preveda uno "scambio" reciproco di partecipanti per poi aprirsi a ulteriori orizzonti o iniziative.

Del resto, senza troppe complicazioni già gli stessi team e piloti italiani ed europei che disputano la Pikes Peak potrebbero partecipare anche alla Trento Bondone (trasferta assai più semplice; una "doppietta" che naturalmente alcuni hanno già vissuto). A questi potrebbero aggiungersi alcuni nomi statunitensi o comunque internazionali della cronoscalata del Colorado, oltre naturalmente a protagonisti più o meno usuali della sfida al Bondone interessati all'esperienza a stelle e strisce. Aldilà degli accordi tra le parti in campo, sotto il profilo economico va da sé che l'argomento sponsorizzazioni rivestirà un ruolo fondamentale ed è altrettanto certo che dal punto di vista della tempistica non esista periodo migliore di questo per un progetto del genere, visto che nel 2022 la Pikes Peak festeggerà l'edizione numero 100 e nel 2025 Trento celebrerà il centenario. Con un primo contatto pratico nel 2021 non è escluso che proprio l'anno successivo tale sinergia tra le due gare possa almeno iniziare. E l'idea di un Mondiale Salite non dispiace affatto agli organizzatori d'oltreoceano. Megan Leatham, direttrice esecutiva della Pikes Peak, ha

PROSPETTIVE ESALTANTI

Sopra, Faggioli alle prese con la Pikes Peak 2018, classica alla quale vuol tornare nel 2021. Nell'altra pagina, Simone alla Trento-Bondone e, più sotto, sul podio col vincitore Dumas alla Pikes Peak 2018. Al centro, Robin Shute su Wolf Tsc-Honda al top nella Pikes Peak 2019 e, in basso, Fiorenzo Dalmeri, presidente della Scuderia Trentina e Hill Climb Italian Team Captain

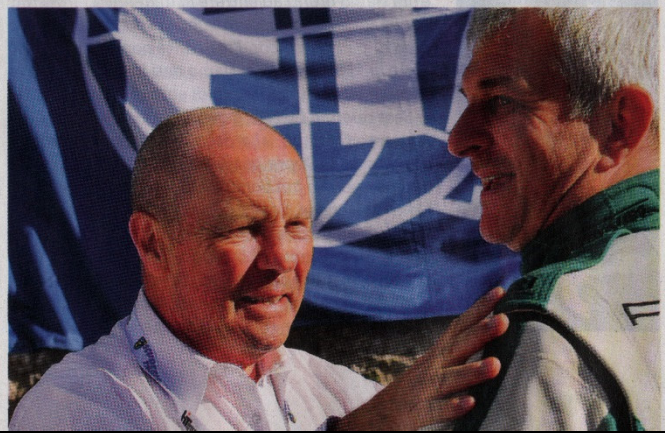
Auto Sprint N° 9

Campionato Italiano Velocità Montagna | **3/9 marzo 2020 (pag. 69)**

chiarito ad Autosprint: *«Siamo aperti a discuterne. Non abbiamo ancora parlato né con Trento né con la Fia, è naturale che un dialogo sarebbe gradito. La pianificazione di un Mondiale richiederebbe anni, ma sarebbe qualcosa di emozionante per gli appassionati di tutto il mondo».*

Il terzo "continente"

Le premesse sono dunque incoraggianti, anche se non si può nascondere che sia ancora azzardato immaginare nei dettagli un vero e proprio Campionato del Mondo. Più probabile che almeno all'inizio possa andare in porto un trofeo con le due gare "regine"; tuttavia il sogno ha il sopravvento (quando si sogna, per riuscire, bisogna farlo per bene) e allora qualche suggerimento è già circolato a proposito di integrare Bondone e Pikes Peak con una cronoscalata che si svolga in un terzo continente (necessario perché la Fia accordi una titolazione mondiale). Nazioni dove le corse in salita godono di buona tradizione sono ad esempio quelle dell'ex impero britannico, come Australia e Nuova Zelanda. Al momento, però, ci sarebbe già un "punto di contatto" con una cronoscalata che in Sud Africa vive di crescente interesse da un decennio. Si tratta della Simola Hill Climb, che si svolge a Knysna, nel meridione del Paese, su un tracciato di 1,9 km nel contesto del Knysna Speed Festival. Quest'anno disputa l'11esima edizione dal 7 al 10 maggio e il punto di contatto sarebbe quello già instaurato proprio con la Fia: i vincitori della Simola Hill Climb (categoria Turismo/Silhouette e Prototipi/Formula) per la prima volta saranno ammessi al Fia Hill Climb Masters, la cui quarta edizione è in programma il 9-11 ottobre a Falperra (Braga), dove sono quindi attesi anche i rappresentanti della nazionale del Sud Africa. Non era mai successo che piloti di uno stato non Europeo potessero partecipare al Fia Masters. Un'apertura che potrebbe ulteriormente allargarsi proprio nell'ottica di un Mondiale Salite con Trento e Colorado Springs. In aggiunta, visto il palcoscenico internazionale e il suo consolidato funzionamento, sarebbe possibile considerare anche un evento biennale come lo stesso Fia Masters, magari spalmando il Mondiale su due stagioni, come già avviene per il Wec. La strada, però, è lunga e in primis Trento e Fia sanno benissimo che va fatto un passo alla volta: la nascita di un campionato del genere è davvero un percorso in salita... ●



Auto Sprint N° 8

Campionato Italiano Velocità Montagna | **25 febbraio/2 marzo 2020 (pag. 78)**

L'INTERVISTA

Montagne verdi

IL PRESIDENTE DELLA COMMISSIONE VELOCITÀ IN SALITA SERAFINO LA DELFA PARLA DEL FUTURO DELLA SPECIALITÀ: «PER QUEST'ANNO SAREI GIÀ FELICE DI MANTENERE I NUMERI E LO SPETTACOLO DELLA PASSATA STAGIONE CHE È STATA DAVVERO DA RECORD»

di Gianluca Marchese

Le novità della stagione in arrivo e i campioni 2019 presenti alle premiazioni tricolori Aci di Monza sono lo sfondo ideale per discutere di cronoscalate, reduci da "un'anno magico", come lo definisce Serafino La Delfa. Il presidente della commissione Velocità in salita sottolinea i numeri da record delle gare Civm, ma non nasconde i tanti temi che, specie in una nazione leader come l'Italia, restano sul banco di una specialità che schiera quasi l'intero parco di auto da corsa disponibili e che sa appassionare e coinvolgere il pubblico "direttamente". Con tutto ciò che ne consegue, comprese la stessa gestione di quei numeri da record di cui sopra e le criticità più dibattute. Oltre al futuro della specialità dopo che negli ultimi anni, dice La Delfa, *«con la commissione abbiamo sempre puntato a una stabilità dei regolamenti e a interventi mirati, anche per il 2020»*.

- Ecco, presidente, in generale su che cosa Aci Sport si è più concentrata nell'immediato?

«Su alcuni aggiornamenti ritenuti principali. Sul numero elevato di iscritti alle gare, ad esempio. Paradossalmente possono diventare un 'problema'. Per evitare che ogni volta si ricorra a deroghe o altro, ora si permette di incrementare il numero di iscritti fino a un massimo di ulteriori 30 vetture (280 per le salite in due gare e 310 per la gara unica, ndr), *ma rivedendo e anticipando la partenza e ricevendo da delegati e direttori di gara adeguate giustificazioni che assicurino che ciò non ricada su organizzazione e regolare svolgimento. Come promesso, è stato poi aumentato il montepremi Civm* (30mila euro in tutto, ndr), *sia per il campione assoluto sia per quelli di gruppo. Non sono cifre strabilianti, ma l'incremento generale del 30% è già un passo avanti. Si è deciso anche di permettere di sommare i titoli Civm e Tivm come avveniva in passato e abbiamo chiarito definitivamente le modalità di classificazione da applicare nel caso di manifestazioni iniziate e poi interrotte. Di sicuro manterremo la presenza attiva della commissione sui campi gara, che possa raccogliere le varie istanze, che stia vicino agli ufficiali di gara così come a team, piloti, scuderie e organizzatori. Avremmo potuto fare di più? Forse, ma meglio fare quello che serve»*.

- C'è però una questione tecnica che riguarda i prototipi, che dovranno rispettare l'altezza minima da terra ora "verificabile in ogni momento della gara tramite appositi tasselli di teflon posizionati ai 4 angoli dell'interasse esterno": sta facendo molto discutere, che umori avete raccolto?

«E' stata una decisione assunta dalla Giunta sportiva autonomamente. Ci hanno segnalato che così come è stata scritta e pubblicata si presta a una serie di interpre-

Auto Sprint N° 8

Campionato Italiano Velocità Montagna | **25 febbraio/2 marzo 2020 (pag. 79)**

tazioni che andrebbero meglio specificate, anche perché in montagna alcune gare possono presentare fondi non sempre così lineari. Bisogna sempre rispettare le norme, ma anche trovare gli accorgimenti validi per farle rispettare. Mi auguro che prevalga il buon senso e si ascolti anche chi ha sollevato osservazioni».

- Che 2020 vi aspettate allora?

«Sarei già felice se mantenessimo la qualità, i numeri e la soddisfazione dei piloti riscontrate nel corso del 2019. L'interesse per il Civm è cresciuto e abbiamo vissuto un finale emozionante. Mi auguro di trovare conferme, quindi, sperando che certe questioni (come ad esempio la precedente) non condizionino un eventuale calo di iscritti o addirittura facciano preferire l'estero e le norme Fia».

- In ogni caso si continua a dibattere sul limitare le prestazioni in relazione alla sicurezza...

«Le prestazioni sono cresciute: i prototipi sono più evoluti, ma anche i piloti sono sempre più bravi e preparati. Abbiamo stilato un documento in cui con la Fia si è in primis convenuto di agire sul mettere in sicurezza le vetture dove possono esserci criticità. E' la cosa principale, perché sì, puoi pure ridurre le prestazioni, ma se l'auto ad esempio non ha il crash test o manca di alcuni aspetti tutto cambia relativamente. Poi, almeno in una prima fase limitare le prestazioni può risultare abbastanza semplice. Va fatto in maniera equilibrata e verificabile per evitare tensioni o dubbi».

- Si riferisce alle cilindrate?

«E' più facile: si può prevedere una flangia ai motori. Semplice, economica, tra l'altro gradita e facilmente verificabile. Non pretendo sia la soluzione, ma un primo passo. E potremmo farlo anche noi. L'idea c'è, l'ho già accennata verbalmente, ma se non c'è una volontà reale ci giriamo attorno senza dare un seguito, così come non si è dato ancora seguito alle proposte concordate con la Fia. Mi auguro possano essere prese in considerazione dalle commissioni o dai tecnici, in accordo con i costruttori, i piloti e i team».

- E il Performance factor introdotto dalla Fia in Europa per Turismo, GT e Silhouette sarà riproposto anche in Italia?

«Il Pf è ormai realtà. Come commissione abbiamo preferito attendere che fosse superata la fase di rodaggio, ma ora anche noi dobbiamo valutare come e se funzionerà in ambiti internazionali. Poi perché no? Nulla in contrario. Non è più solo un'idea ma qualcosa da affrontare a breve con dovuti modi».

- Le gare Civm diminuiranno da 12 a 10?

«Penso che resteranno 12 anche in futuro. Le salite del Civm sono molto sentite e seguite».

- Un bilancio della sua presidenza che regge da fine 2016 e quindi 3 stagioni piene?

«La commissione si è impegnata a fondo, devo dire ereditando un ottimo lavoro dalla presidenza di Giancarlo Minardi. Abbiamo cercato di mantenere tale patrimonio e poi di migliorarlo. Ci siamo riusciti, con soddisfazione. Mi piacerebbe che possa essere ancora migliorato il tema della sicurezza, che si possa rendere le gare più scorrevoli e magari avere un unico fornitore di benzina, come in pista. Ciò eliminerebbe un po' di tensioni e dubbi. E poi mi piacerebbe mantenere sempre questa atmosfera semplice e di collaborazione. Vedo gente che per quei cinque minuti di gara si infervora al limite, ma poi se c'è da dare una mano o un aiuto per un ricambio o un intervento meccanico non si tira indietro. L'agonismo non manca mai, ma fa giustamente parte di questo sport».

Prende forma il "Masters" italiano a **Orvieto**

IL 25 OTTOBRE LA CRONOSCALATA UMBRA OSPITERÀ LA PRIMA EDIZIONE DEL TRICOLORE A SQUADRE IN PROVA UNICA. ECCO DI CHE COSA SI TRATTA

Iniziano a trapelate le prime linee del nuovo "Masters" italiano, nato sulla scia del successo ottenuto da Gubbio e il Trofeo Luigi Fagioli con il Fia Masters 2018 e assegnato alla Cronoscalata della Castellana, che il 25 ottobre a Orvieto ospiterà l'ultimo round di Tivm e questa prima edizione del Campionato Italiano a squadre in prova unica. Che è concepita un po' come un'"edizione zero", nel senso che sarà fondamentale per trarne esperienza e sarà propedeutica per la futura stabilizzazione (anche regolamentare) del format, che nelle intenzioni diventerà un grande evento a sé stante proprio come il Masters internazionale. A Orvieto sarà confronto aperto tra i top driver nazionali e ne scaturirà il "campione dei campioni" tra i migliori di ogni classe e gruppo nelle classifiche Civm, Tivm Nord e Tivm Sud. Questo a livello individuale, mentre a livello di squadre sono state individuate tre macroaree (Nord, Centro e Sud) in rappresentanza delle delegazioni regionali, che tra i finalisti per ciascuna macroarea segnaleranno 12 piloti (numero non ancora definitivo) che concorreranno a una classifica a squadre basata sulla somma dei punteggi di classe acquisiti singolarmente dai 12 "convocati". Il regolamento definitivo è atteso entro primavera.

Giornale di Sicilia

Campionato Italiano Velocità Montagna	20 febbraio 2020 (pag. 39)

Il calendario della stagione tra rally, regolarità, gare in salita e storiche

Dalla Targa Florio alla Monte Erice, Sicilia regina delle auto

Alla «Cursa» delle Madonie tornerà il re Andreucci con la nuova Peugeot 208

Luca Masaracchio

In casa dei piloti e delle scuderie siciliane, dopo il momento dei bilanci di fine stagione, con i nostri colori spesso protagonisti anche oltre Stretto, si è già al lavoro per preparare al meglio gli appuntamenti agonistici del 2020. Aci Sport ha pubblicato i calendari delle discipline che formano la galassia dell'automobilismo sportivo nazionale, in cui figurano tanti appuntamenti nell'Isola.

Gli assi del Campionato Italiano Rally saranno in Sicilia dall'8 maggio, per il terzo round stagionale, in quel contesto incastonato tra mari e monti, unico al mondo, che coniuga sapientemente storia, passione e cultura, con la 104ª Targa Florio a cui si affiancherà l'Historic Rally, valido per l'Italiano Rally Auto Storiche, ed il Trofeo Rally di Zona (Sicilia). Nel calendario di quest'ultima serie altre due gare, giunte entrambe alla quarta edizione: il Tirreno Historic Rally (8-9 agosto) nel messinese e l'Historic Rally Valle del Sosio (26-27 settembre) nel palermitano. Alla «Cursa» ci sarà un atteso ritorno, quello del recordman Paolo Andreucci (10 successi), navigato da Anna Andreussi, che farà il suo ingresso nel CIR con la prima uscita sulla nuova Peugeot 208 Rally 4 ufficiale.

Targa Florio. Un mito che non conosce il peso dell'età

Grande attesa anche per l'altra specialità, che vanta anch'essa galloni di nobiltà, il Campionato Italiano Velocità Montagna che si riconferma coi due appuntamenti autunnali: la 62ª Monte Erice, valida anche per il tricolore Salita Autostoriche, e la 66ª Coppa Nissena, rispettivamente il 13 ed il 20 settembre. Nel solco della tradizione anche il Trofeo della Montagna-Girone Sud, per cui saranno anche valide - oltre alle due anzidette gare del CIVM - altre quattro di lungo corso: la 36ª Coppa Val D'Anapo-Sortino (24 maggio), la Cronoscalata del Santuario-Cefalù Gibilmanna (21 giugno), la 22ª Giarre-Montesalice-Milo (12 luglio) e la 63ª Monti Iblei (2 agosto).

Apertura siciliana sia per il l'Italiano Aci Karting il 4-5 aprile con l'appuntamento di Triscina, che per il Tricolore Slalom, il 3 maggio al 25° Torregrotta-Roccavaldina, in cui figura anche il 18° Slalom dell'Agro-Ericino (7 giugno).

La Regolarità Autostoriche, con le sue nonnine sprint, avrà il 22 marzo il suo terzo round al Trofeo Cave di Cusa. Tra le cinque perle del Campionato Italiano Grandi Eventi è stata riconfermata dal 15 al 18 ottobre la Targa Florio Classica, promosso invece nella categoria Superclassica il Raid dell'Etna, giunto alla 23ª edizione, che si disputerà dal 20 al 26 settembre. (*LMA*)

© RIPRODUZIONE RISERVATA

spoltorenotizie.it

Campionato Italiano Velocità Montagna | 11 febbraio 2020

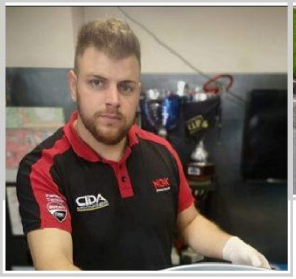
Velocità di Montagna RS 1.6: vince Di Tommaso. A Monza la premiazione

Da marco il 6 Febbraio, 2020

Venerdì 7 e sabato 8 si svolgerà a Monza l'annuale **Premiazione ACI** dei vari campioni dell'automobilismo e del kart della passata stagione. Saranno oltre 900 i premi e i riconoscimenti nelle due giornate dedicate dall'Automobile Club d'Italia ai suoi protagonisti.

Tra i premiati anche il driver pianellese **Francesco Di Tommaso** vincitore della **Coppa di Cl. CIVM (Campionato Italiano Velocità Montagna) Racing Start 1600.** La premiazione sarà come di consueto un momento importante; il Presidente ACI **Angelo Sticchi Damiani** unitamente ai dirigenti della federazione ed ai presidenti e componenti delle commissioni ACI Sport, premierà i Campioni Italiani delle quattro ruote al **Monza ENI Circuit**, per celebrare i successi sportivi 2019 e dare il via ad un 2020 ancora più sportivo.

Si inizierà venerdì 7 febbraio nel primo pomeriggio con i numerosi premi del settore "autostoriche". A seguire saranno premiati i vincitori dei "campionati rally", seguita a sua volta dalla presentazione ufficiale ACI Team Italia. La cerimonia proseguirà con la "velocità in circuito" e la consegna delle "targhe speciali" ai protagonisti italiani del motorsport che si sono distinti nella passata stagione. La serata si completerà con una festa dedicata a tutti i campioni. Sabato mattina ad aprire la seconda giornata di premiazioni al Monza ENI Circuit saranno i protagonisti delle energie alternative, dello slalom e della salita Moderna. Una breve pausa e la fase conclusiva della cerimonia dei due giorni ACI, sarà quella riservata ai protagonisti del karting, off road ed automodellismo.



Gazzetta di Basilicata

Campionato Italiano Velocità Montagna | 8 febbraio 2020 (pag. 9)

AUTO CAMPIONATI ITALIANO VELOCITÀ

Il lucano Achille Lombardi premiato dall'Aci a Monza

● Il pilota potentino, Achille Lombardi, vola a Monza per ricevere il prestigioso riconoscimento Aci. Al Monza Eni Circuiti è in corso la cerimonia di premiazione dei Campioni Italiani delle quattro ruote da parte del Presidente Aci, Angelo Sticchi Damiani, insieme ai Dirigenti della Federazione ed ai Presidenti e componenti delle Commissioni ACI Sport. Tra i premiati dunque, c'è anche Achille Lombardi, vincitore della Coppa di Classe Campionato Italiano Velocità Montagna (Civm) Gr. ES-SC 1000. Il pilota lucano a bordo dell'"Osella PA 21 JRB del Team Puglia, nel 2019 ha riconfermato la Coppa di classe 1000 conquistata già nel 2018. Un secondo posto assoluto al Campionato Italiano Pro-bike; 12 gare al Civm con 10 primi posti, un ritiro a Gubbio (per motivi tecnici), e solo un quinto posto durante la prima gara di campionato: sono questi i numeri portati a casa da Lombardi nel 2019. *[e.mart.]*

Tutto Rally Più N° 2

Campionato Italiano Velocità Montagna	Febbraio 2020 (pag. 180)

IL VIA IL 3 MAGGIO
Il campionato parte a Macerata: nella foto, la Honda di Adriano Pilotto. Nell'altra pagina, il presidente della commissione, Serafino La Delfa e un passaggio "rallystico" di una 207 a Trento.

LA MONTAGNA CHE

La serie tricolore delle cronoscalate scatterà a maggio e nel frattempo abbiamo sentito il presidente della commissione su quali sono le principali novità della stagione

Dodici gare e due riserve. Si parte il 3 maggio e si finisce il 18 ottobre. Ecco il campionato italiano velocità della montagna del 2020. Le regioni presenti nel calendario sono nove che diventano dieci con la prima riserva. Ecco quali sono: Calabria, Friuli Venezia Giulia, Lazio, Lombardia, Marche, Sicilia, Trentino Alto Adige, Umbria, Veneto. Come detto, ci sono due riserve: una in Friuli Venezia Giulia e l'altra in Abruzzo. Questa la connotazione geografica della serie tricolore. Abbiamo intervistato Serafino La Delfa, presidente della commissione. Ecco cosa ci ha detto.

Presidente, come sta il campionato tricolore della montagna?

«Direi che la specialità gode di buona salute, considerata la media decisamente alta nel numero dei partecipanti alle singole gare. Mi auguro che anche nel 2020 si continui a registrare interesse ancora crescente verso la specialità, che grazie alla finale appassionante del Civm 2019 ed duplice titolo europeo di Simone Faggioli e di Christian Merli, ha posto la specialità al centro dell'attenzione nazionale ed internazionale».

Siete intervenuti sui regolamenti di acquisizione dei punteggi?

«Abbiamo apportato dei piccoli interventi che hanno l'obiettivo di dare più valore a coloro i quali, in lizza per l'assoluto, possono scartare una gara in meno; pertanto si possono sommare più risultati e per chi fa l'intero campionato significa evitare di "buttare" gare. Nel 2019 c'è stato qualcuno che è stato sopravanzato da chi aveva disputato qualche gara in meno, pur meritando ampiamente il titolo. Nello specifico, la nuova norma prevede che per la classifica assoluta

Tutto Rally Più N° 2

Campionato Italiano Velocità Montagna | **Febbraio 2020 (pag. 181)**

IL CALENDARIO CIVM 2020

3 maggio	30º Trofeo Lodovico Scarfiotti	MC
17 maggio	25ª Cronoscalata Luzzi-Sambucina	CS
31 maggio	51ª Verzegnis-Sella Chianzutan	UD
14 giugno	10ª Salita Morano-Capotenese	CS
28 giugno	59ª Coppa Paolino Teodori	AP
5 luglio	70ª Trento-Bondone	TN
19 luglio	50º Trofeo Vallecamonica	BS
2 agosto	57ª Rieti-Terminillo	RI
23 agosto	55° Trofeo Luigi Fagioli	PG
13 settembre	62ª Monte Erice	TP
20 settembre	66ª Coppa Nissena	CL
18 ottobre	38ª Pedavena-Croce d'Aune	BL

30 agosto - 58º Cronoscalata Svolte di Popoli (PE) 1ª riserva
4 ottobre - 43º Cividale-Castelmonte (UD) 2ª riserva

VERRÀ

il conduttore potrà sommare i migliori 18 risultati acquisiti nelle gare valevoli per il campionato, dei quali i migliori 14 risultati nelle prime nove gare ed i migliori quattro risultati acquisiti nelle ultime tre gare».

C'è anche una novità in caso di interruzione?

«Abbiamo modificato la norma precedente sull'assegnazione del punteggio della classifica assoluta in caso di interruzione della gara per cause di forza maggiore e la norma 2020 prevede che, qualora gara 1 venga integralmente conclusa, saranno stilate le classifiche di classe di gruppi ed assoluta assegnando i relativi punteggi alle classi ai gruppi ed alla classifica assoluta».

Nel 2020 si può correre per più titoli...

«Esattamente. Abbiamo concesso la possibilità del cumulo dei titoli di Civm e Trofeo Italiano Velocità Montagna, di gruppo e classe, al fine di favorire la partecipazione alle due serie ACI Sport fermo restando il principio di assegnare il titolo maggiore; ad esempio, in caso di vittoria di coppa di classe e coppa di gruppo, sarà assegnata la sola coppa di gruppo. Abbiamo inoltre esteso i premi d'onore in gara anche ai primi tre di classe per i gruppi Prod E e Prod S, categorie anch'esse molto numerose».

Quali sono le novità sul tetto degli iscritti?

«Dato l'alto numero di partecipanti, con una media di oltre 234 per le prime 11 delle 12 gare del calendario 2019, è stata data la possibilità agli organizzatori di richiedere l'innalzamento del numero di iscritti fino a 310 per le gare in una sessione e a 280 per quelle in due sessioni, a condizione che, in occasione dell'approvazione del regolamento particolare di gara, il direttore di gara e l'ispettore alla sicurezza incaricato esprimano il loro preventivo benestare adeguatamente motivato, e predispongano l'anticipo dell'orario di partenza della gara».

Su che basi è rientrata la Vallecamonica?

«L'edizione del 2019 è stata molto bella ed è giusto pertanto che la gara bresciana sia rientrata nel massimo campionato della montagna. L'incidente di qualche anno fa - tragico - è stato una fatalità perché l'organizzatore aveva rispettato tutte le prescrizioni di sicurezza».

quicosenza.it

Campionato Italiano Velocità Montagna | 7 febbraio 2020 (pag. 1)

Il cosentino Gabry driver premiato nel Campionato Italiano Velocità Montagna

Redazione 5 · Feb 07, 2020 · Sport · Like

Sarà il plurititolato campione cosentino che per il terzo anno consecutivo si aggiudica la coppa di classe E2 silhouette 1600 nel Campionato Italiano Velocità Montagna e addirittura l'assoluto di gruppo E2 silhouette nel Trofeo Italiano Velocità in Montagna

MONZA – Si terrà sabato 8 febbraio, presso l'autodromo nazionale di Monza Eni Circuit,la premiazione dei campioni del campionato italiano velocità montagna. A salire sul gradino più alto del podio sarà **il plurititolato campione cosentino che per il terzo anno consecutivo si aggiudica la coppa di classe E2 silhouette 1600 nel Campionato Italiano Velocità Montagna e addirittura l'assoluto di gruppo E2 silhouette nel Trofeo Italiano Velocità in Montagna.**Un risultato ancora una volta eccellente che va ad incrementare ulteriormente l'immenso palmares del talento cosentino, dopo una stagione ad altissimi livelli che ha visto il campione calabrese destreggiarsi tra i circuiti in montagna di tutta Italia, è arrivata l'ora di riscuotere la gloria che merita un'annata sportiva da incorniciare, vedendolo trionfare sia nel campionato che nel trofeo. **Dopo la tappa di Monza Gabry verrà insignito ancora nella cerimonia dei volanti d'oro, nella premiazione Aci campionati Siciliani e infine anche nella sua terra, dalla**

RUBRICA

scuderia Kronoracing, nella consueta cerimonia annuale di premiazione. Sarà quest'ultima, per il driver, occasione per salutare e ringraziare amici sostenitori e sponsor e annunciare i programmi futuri.

LO

L'Automobile N° 36 – Speciale Sport

Campionato Italiano Velocità Montagna	Gennaio 2020 (pag. 22-23)

VELOCITÀ MONTAGNA

Cronoscalata da record.

ROSARIO GIORDANO

Una media di 249 partecipanti per ciascuna delle dodici gare del calendario tricolore: numeri a conferma di un successo senza fine.

■ Una stagione da record quella del Campionato Italiano Velocità Montagna 2019. Con una media di 249 partecipanti per ciascuna delle 12 gare del calendario tricolore, la serie ACI Sport conferma il pieno stato di forma. La Federazione segue le salite con spiccato interesse visto il grande pubblico e la Commissione presieduta da Serafino La Delfa è costantemente al lavoro per garantire un'adeguata evoluzione che mantenga la serie tricolore leader nel panorama internazionale per la qualità e la sicurezza delle gare. La competizione è stata incerta fino alle battute finali. Sia per il titolo assoluto, sia per i 12 titoli di gruppo in palio.

La svolta decisiva è arrivata quando Simone Faggioli e Christian Merli, già in corsa per l'Europeo, hanno nuovamente dirottato le loro ambizioni anche in Italia, vuoi per l'indiscusso primato di visibilità sui media, vuoi per l'interesse dei marchi ufficiali che affiancano i due campioni europei in ex aequo. È finita 4 a 3 a favore di Faggioli che sulla Norma M20 FC Zytrek ha dato un'ulteriore prova di straordinario talento, con i successi della Trento-Bondone, Monte Erice, Coppa Nissena e Pedavena - Croce DAune. Merli su Osella FA 30 Zytek aveva iniziato la serie di successi italiani alla Morano-Campotenese, per continuarla ad Ascoli ed al Trofeo Fagioli a Gubbio. Così Faggioli si è cucito sulla tuta lo scudetto numero 13, dopo aver conquistato l'undicesimo titolo europeo a pari merito col rivale. L'Italia è stata anche sede della premiazione della serie continentale salite l'European Hill Climb Championship, a Trento lo scorso 16 novembre. Già grande fermento per il 2020 con la new entry Trofeo Vallecamonica (BS). La vera novità sarà La Castellana di Orvieto con il Campionato Italiano a squadre in prova unica, inedita competizione che avrà il suo esordio in Umbria sulla scia del Master FIA che si svolge a cadenza biennale.

CLASSIFICA

1. **Simone Faggioli**
2. **Christian Merli**
3. **Omar Magliona**