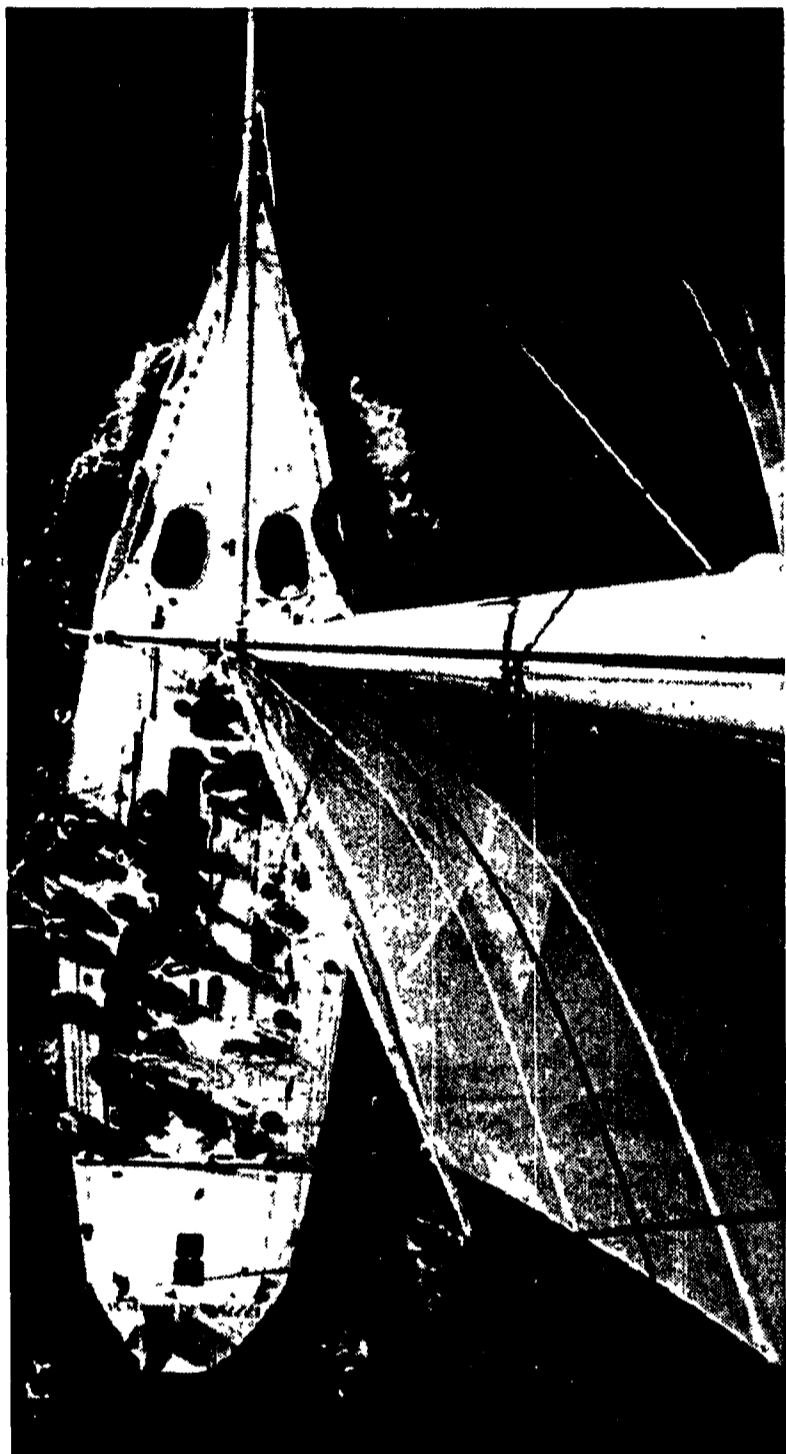


Grande festa a Maiorca
per il battesimo del mare della barca
di Gardini che vuole sfidare gli Usa

Agnelli benedice lo scafo
«È bello ma conta di più come va»
Affari, miliardi, immagine e ambizioni

Juan Carlos incorona il Moro



Un'immagine della barca dall'alto; a destra il re Juan Carlos con Raul Gardini e Gianni Agnelli

Gardini mette in acqua il secondo Moro per la sfida alla Coppa America che avrà luogo nel 1992 a San Diego, in California. L'entusiasmo lievita intorno al suo team. Diversamente dal primo, quello delle Baleari è stato un varo tecnico, senza cerimonie, ma corredato dall'esibizione di tutta la potenza

nautica della famiglia Ferruzzi e dalla presenza dello stesso Gardini. Con in più un buon programma d'eccezione il caloroso sostegno e l'approvazione di Agnelli e del re di Spagna, alternatisi al timone della nuova barca. Il primo collaudo in mare aperto dell'imbarcazione è già un trionfo.

GIULIANO CESARATTO

■ PUERTO PORTALS Padroni dell'approdo prima di consacrarsi padroni del mare. Gardini vuole il meglio e per averlo non bada a spese. Il porticciolo tunisino a un passo da Palma di Maiorca è un suo feudo quasi un ormeggio privato guardato a vista da vigilantes in attività 24 ore su 24. Il molo principale è requisito dai suoi uomini, dal pontone attrezzato per ogni bisogno dei cinque yachtiche Gardini ha qui. Una vera e propria flotta composta dai maxi «Passage to Venice», «Gitanà di Venezia», «Il Moro di Venezia 2», e delle barche della sfida alla Coppa America che avrà luogo a San Diego, California, nel 1992 e, in casa del re di Spagna, una presenza così massiccia a quasi il sapore di una invasione. Invasione sul mare che i reali di quella che fu l'«Invincibile armata» sotto non dovebbero gradire molto visto che Juan Carlos, copertosi pochi giorni fa di inusitata giacca polare lanciandosi a nuoto a salvare due veliste naufraghe, si è messo in testa di sfidare anche lui la Coppa America e che presto varerà la sua barca. Intanto si accionta di rendere omaggio alla potenza marinara e velica messa in mare da Gardini ieri e celebrata anche dall'attesa presenza di Agnelli giunto a Puerto Portals con l'«Extra Beat», lo sloop più grande e veloce che c'è e con il suo famoso rimorchiatore ecologico che funziona, per scelta dell'Avvocato a batterie elettriche. Il collaudo in mare aperto del 2° Moro, nelle acque indicate come le più vicine in termini meteorologici a quelle di San Diego, è subito un trionfo nonostante le battute dell'Avvocato: «La barca è bella ma conta di più come va» e una prima indecisione di Cajard, lo skipper della sfida, che uscendo dal porto si fa anticipare dall'altro Moro, quello già vecchio di qualche mese. Sarà il re di Spagna a indicare a Cajard la via per riprendere la scia dei primi, ma gara vera non c'è mai stata. Le due barche si incrociano, provano a strambare, si affiancano mettendo in mostra e al vento tutta la velatura. Sono le prime due ore di un esperimento che durerà per qualche mese e con l'intento di trarre altre indicazioni per il prossimo progetto, quello del 3° Moro, barca che assicura sarà molto vicina a quella della sfida vera e propria. Insomma Gardini sta partorendo una lunga generazione di barche laborando per una sfida finale la quale vuole per sé e per l'Italia il successo. La sua filosofia è trasformare l'agonismo in animosità, mettendo dentro la gara tutte le risorse possibili. A partire dallo sponsor Montedison che garantisce in 40 milioni di dollari dichiarati per arrivare alla fine e che, da parte sua, avrebbe un grosso ritorno di conoscenze tecnologiche nel campo dei materiali compositi. Questa è per Gardini la prima e maggiore soddisfazione, essendo certo dell'avvenire in termini di produzione di tutta la gamma di componenti e di accessori, ma anche di parti principali, dei cantieri che fanno parte del progetto. Progettata come lui stesso lo definisce, perché è il

solo al mondo ad avere intrapreso la strada completamente autarchica. Una strada, i cui costi reali, al di là dei 10 milioni di dollari annui di spese difficilmente calcolabili, ma che sin qui soddisfano le ambizioni sportive e no di Gardini e dello stesso Cajard, il timoniere americano adottato dal re della sola per regata sulle sue barche che raggiunge di gioia, alla fine della giornata dichiara tutte le sue speranze per la sfida alla Coppa America che comunque dovrà passare attraverso le forche caudine del campionato europeo e del mondiale del prossimo anno. «Siamo i primi e stiamo incrementando a nostro vantaggio» dice Cajard, che con il suo gruppo di oltre 30 manovali lavora quasi quotidianamente a verificare andature, velocità e maneggevolezza del Moro e che di quello nuovo dice: «È più veloce di poppa, è più agile e leggero. È decisamente superiore all'altro». Affermazioni che fanno somdere Gardini che ha seguito tutto il test cimentandosi anche al timone e consegnandosi ai nulli fotografici delle agenzie presenti in forza alla prova del mare. Gardini tuttavia non dà giudizi tecnici, lascia parlare i suoi e limita il suo giudizio all'operazione «lungimirante» con la quale ha messo insieme Montedison e lo sport in un sfida dal grande rilievo giornalistico e quindi di immagine. La Montedison per la verità non è nuova all'impresa, aveva già partecipato come sponsor della barca Italia, alla Coppa America dell'87. Ma tutto ciò che precede la nuova sfida è stato bocciato dall'ammiraglio dei Mon che ha avuto buona parte anche nel disegnare le nuove regole per le barche che si affronteranno. Oltre ad essere infatti il solo a poter chiudere il cerchio che va dalla produzione di tutte le componenti di queste grandi derive fino al loro collaudo in mare, dai disegni degli scafi e dei particolari sino alla loro produzione - persino gli indumenti nautici dell'equipaggio sono di produzione Montedison o affiliata - Gardini è anche il presidente della Ecca (European American's cup class association), l'unione dei sindacati che si sono iscritti alla sfida. Un ruolo quindi anche politico che potrà avere il suo peso nel gioco dei regolamenti e della loro interpretazione, un aspetto questo che spesso è stato decisivo in molte delle competizioni marinare di qualunque classe. Un ruolo da giocare anche nei confronti degli americani che alla Coppa America, la gara velica più vecchia del mondo, affidano tutta la loro abilità e credibilità di navigatori ma che, da qualche anno sono aggrediti da sfidanti sempre più capaci. Tanto che, l'ultima vittoria, è una vittoria a tavolino arrivata dopo lunghe e contrastanti decisioni giudiziarie. Decisioni che, ancora una volta hanno fatto il gioco di chi, come Gardini, si è mosso in anticipo. Per la famosa sfida ora sono in acqua soltanto in tre. L'Italia con il Moro, la Francia che però non ha soldi e il Giappone che si è associato con la Nuova Zelanda e per lanciarsi in questa lotta miliardaria.



Coppa America nel '92 a San Diego

■ PUERTO PORTALS La Coppa America è la gara velica più antica e risale al 1851, quando gli americani andarono a sfidare l'oceano degli inglesi. Prima di quella data la manifestazione si chiamava «Coppa della regina Vittoria» da quel fatidico 1851. Dominata dagli Stati Uniti, è stata recentemente vinta dalla Nuova Zelanda che tuttavia l'ha perduta in tribunale quando a seguito di un'improbabile confronto tra il californiano Usa e uno sloop di oltre 30 metri si scoprirono tutti i limiti del regolamento di gara e la sua difficoltà di interpretazione. La prima partecipazione italiana risale al 1983 con «Azzurra» una barca di 12 metri che arrivò alle semifinali. L'edizione successiva del 1987 vide presente un erede di Azzurra, «Azzurra III», e «Italia» quest'ultima sponsoriz-

zata da un consorzio nel quale figurava anche Montedison, sponsor anche de «Il Moro di Venezia». La sfida di Azzurra fu un successo sia per il progettista Vallicelli che per l'equipaggio guidato da Cino Ricci. L'arrivo alle semifinali della gara che si disputa con le regole della «match-race» (gara a due a eliminazione) era un gran risultato per una barca esordiente. Tuttavia, quattro anni dopo, su «Azzurra» che «Italia» non si comportarono secondo le attese e furono eliminate ai primi turni. Il programma de «Il Moro» prevede ora la partecipazione al campionato di Europa programmato proprio a Palma di Maiorca dal 10 al 18 novembre del 1990 quella al campionato del mondo che avrà luogo nelle acque di San Diego nel maggio del '91 e infine, la sfida alla Coppa America, nel maggio '92 sempre a San Diego.

Amsterdam
Partenze 1 novembre e 6 dicembre da Milano e da Roma
Durata 4 giorni Trasporto voli di linea Klm
Quota individuale di partecipazione da lire 780.000

Praga
Partenze 7 e 14 settembre Roma, 8 e 15 settembre da Milano
Durata 4 giorni da Roma, 5 giorni da Milano Trasporto voli di linea Csa
Quota individuale di partecipazione da lire 820.000

Berlino Dresda Lipsia
Partenza 21 settembre da Milano e da Roma
Durata 8 giorni Trasporto voli di linea Interflug
Quota individuale di partecipazione lire 1.260.000 (supplemento partenza da Roma lire 40.000)
Itinerario Roma o Milano, Berlino, Lipsia Dresda Milano o Roma

Tour delle oasi tunisine
Partenza 17 e 24 settembre da Milano Roma Tonno Verona e Bologna
Durata 8 giorni Trasporto voli speciali Tunisair
Quota individuale di partecipazione da lire 780.000
Itinerario Italia, Tunisi, Cartagine, Sfax Gabes Matmata, Djerba, Kebili, Douz, Nefta, Tozeur Gafsa Kairouan Tunisi, Italia

Soggiorni in Tunisia
Partenze ogni lunedì
Durata 8 giorni Trasporto voli speciali Unifly
Quota individuale di partecipazione da lire 530.000
DJIHERBA da Milano Hotel Hari Club (pensi completa)
HAMMAMET da Bologna Hotel Nozha Beach (mezza pensione)
PORT EL KANTAONI da Milano Hotel Club Selima (pensione completa)
GAMMARTH da Roma Hotel Karim (pensi completa)

Portogallo storico
Partenze 17 e 24 settembre da Milano e da Roma
Durata 8 giorni Trasporto voli speciali Air Atlantic
Quota individuale di partecipazione da lire 1.015.000
Itinerario Roma o Milano Lisbona Fatima Coimbra Porto, Mangualde, Lisbona Milano o Roma

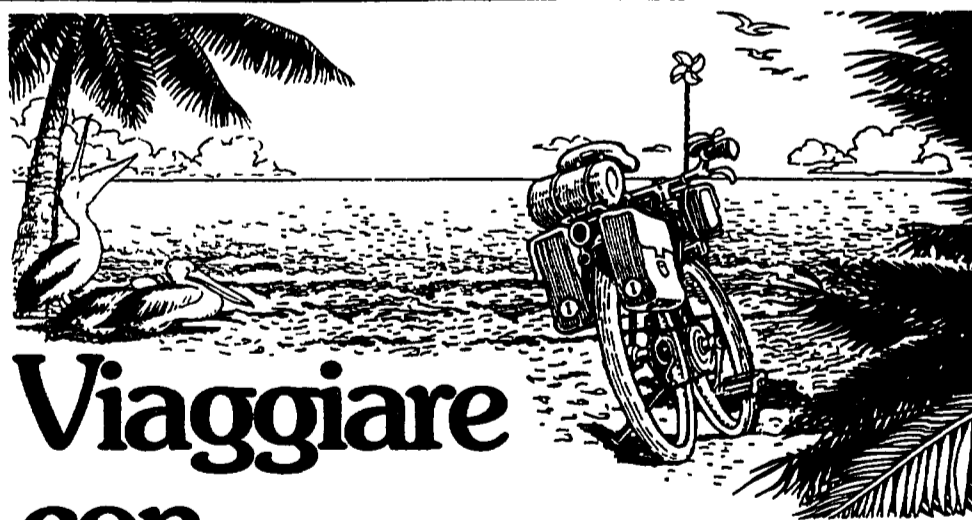
Perù folclore: Fiesta de Manco Capac
Partenza 30 ottobre da Milano e da Roma
Durata 17 giorni Trasporto voli di linea Kim
Quota individuale di partecipazione lire 3.520.000 (supplemento partenza da Roma lire 150.000)
Itinerario Roma o Milano Amsterdam Lima Cusco Puno Taquile Arequipa Nasca Paracas Lima Amsterdam Milano o Roma

Il Cairo e la crociera sul Nilo
Partenza 13 settembre da Milano e da Roma
Durata 9 giorni Trasporto voli di linea + nave
Quota individuale di partecipazione lire 1.400.000
Itinerario Roma o Milano Cairo Luxor Edfu Esna Assuan Cairo Milano o Roma

Crociera nel Mediterraneo
Partenza 17 ottobre da Genova
Durata 7 giorni Trasporto motonave Shota Rustaveli
Quota individuale di partecipazione da lire 440.000
Itinerario Genova Palma di Maiorca Malaga Alicante Genova

Stati Uniti d'America: golden west
Partenza 15 settembre da Milano e da Roma
Durata 12 giorni Trasporto voli di linea Twa
Quota individuale di partecipazione lire 2.986.000 (supplemento partenza da Roma lire 100.000)
Itinerario Roma o Milano New York San Francisco Las Vegas Los Angeles Milano o Roma

Stati Uniti d'America: atlantic panorama
Partenza 15 settembre da Milano e da Roma
Durata 13 giorni Trasporto voli di linea Twa
Quota individuale di partecipazione lire 3.701.000 (supplemento partenza da Roma lire 100.000)
Itinerario Roma o Milano New York Nassau Orlando Milano o Roma



Viaggiare con l'Unità vacanze



Per informazioni e prenotazioni
MILANO
viale Fulvio Testi 75
telefono (02) 64 40 361
ROMA
via dei Taunni 19
telefono (06) 40 490 345
e presso le Fedrazioni del Pci

Giordania. L'incanto di Petra
Partenza 2 settembre da Milano e da Roma
Durata 8 giorni Trasporto voli di linea Jordan Air
Quota individuale di partecipazione lire 1.550.000 (supplemento partenza da Milano lire 70.000)
Itinerario Roma o Milano Amman, Jerash, Petra, Aqaba Amman, Milano o Roma

OCCASIONI D'AUTUNNO
Sardegna. Soggiorno ad Alghero
Partenza 15 settembre da Milano
Durata 8 e 15 giorni Trasporto voli speciali
Quota individuale di partecipazione lire 655.000 (8 giorni) lire 1.072.000 (15 giorni)

Grecia. Soggiorno ad Aghi Theodori
Partenza 8 ottobre da Milano
Durata 15 giorni Trasporto voli speciali
Quota individuale di partecipazione lire 865.000

Marocco. Tour delle città imperiali
Partenze 3 e 10 settembre da Milano e da Roma
Durata 8 giorni Trasporto voli speciali Royal Maroc
Quota individuale di partecipazione da lire 1.105.000
Itinerario Roma o Milano Marrakech Casablanca, Rabat, Meknes, Fes, Marrakech Milano o Roma

Tour della Grecia
Partenze 2 e 17 settembre da Milano Roma e Bologna
Durata 8 giorni Trasporto voli speciali Olympic Airways
Quota individuale di partecipazione da lire 780.000
Itinerario Italia Argolide Capo Sunion Delfi Atene Italia