

**Avventura per ricchi ai Caraibi**

In una lontana e assoluta isola tre potenti uomini italiani dell'industria e della finanza si sfidano in un campionato ricco di soldi, tecnologia e «immagine»: Gardini «marinaio» di Montecarlo, Enimont e duella con Varasi lontano dalla Borsa

# Vela, miliardi al vento

Ventiquattro ore in testa al mondiale, poi la rottura di un verricello e la barca di Raul Gardini «Passage to Venice» ritorna seconda in classifica alle spalle del maxi yacht americano «Matador». Giornata nera. A fianco della sfida sportiva nel mare dei Caraibi una volta di bucanieri e mercanti di schiavi, i potenti dell'industria e della finanza italiana duellano con barche ad altissima tecnologia.

GIULIANO CESARATTO

ST. THOMAS. Tre uomini in barca. Tre Vip italiani che gettano miliardi - si fa per dire - per il prestigio della velocità a vela. Raul Gardini, Gianni Varasi e, ultimo arrivato, Massimo Gatti, si ritrovano a cimentarsi in mare dopo aver fatto affari o operato in Borsa. Un grande finanziere o un industriale che non possiede uno yacht è evidentemente, un'eresia. Il mare, i porti e le località esclusive sono mete irrinunciabili, ma da qui a farne uno sport mettendo in campo equipaggi, ingaggiando i migliori skipper e investendo anche sul fronte cantiereistico, ce ne sono. La passione velica di Gardini è nata sui lidi di Ravenna fin dai primi anni Sessanta, «allevata» attraverso una scuderia numerosa e amata quasi quanto la famiglia. Il «Moro II», il «Moro III», lo yacht «Gitane» comprato dal barone Edmond de Rothschild, il «Burtan», un due alberi degli anni Trenta ricostruito in ogni dettaglio, sono le barche da crociera. Poi ci sono il «Passage to Venice», che partecipa al mondiale maxi-yacht, e la generazione dei Mori di Venezia, quelli varati per la Coppa America in un cantiere costruito apposta e affiliato Montedison. Per non parlare poi delle barche comprate e vendute, che fanno sì che i tre uomini in barca alle Isole Vergini siano strettamente legati tra di loro dalla grande passione velica. Varasi, un impero di vetterie e vernici, nell'87 riesce a realizzare il grande colpo della sua vita.vende cioè il suo 10% di azioni Montedison e in poche ore guadagna 320 miliardi, riscoprendo la vela. Il romano Massimo Gatti, ex del magnone con la sua azienda Raggio di Sole, scopre all'improvviso, anche lui, il richiamo del mare che lo porta ad acquistare dal Gardini il «Moro III», lo yacht

che nel 1988 ha vinto il campionato del mondo maxi-yacht. Ribattezzato, forse non a caso, «Vanitas», il «Moro III» è barca superata e non ha chances. Insomma dietro le quinte della regata sportiva, peraltro non frequentata da tutti i magnati italiani - Agnelli per esempio che pure ha voluto barche sempre più grandi e veloci - sgomitano tutto un mondo che più che ambire all'agone velico cerca di guadagnare posizioni e conoscenze per proccacciarsi nuovi affari. Affari dai quali devono anche uscire i quattrini per le imprese sportive di questi prototipi del mare che però da un anno all'altro risultano già vecchi, superati dalle ricerche tecnologiche e dagli investimenti indirizzati su materiali «nati nei grandi cantieri grazie a geniali progettisti. Così «Longobarda», la barca campione del mondo '89 tra i maxi, oggi è solo un «outsider», e Varasi, la cui ambizione non arriva a lanciare una sfida a Gardini, avrà presto altre barche per puntare ad altri traguardi. Il suo obiettivo non è l'America's Cup, dove sono impegnati i Mori in uno sforzo per il quale ha già stanziato qualcosa come trenta miliardi. E per questo ha acquistato «Fisher» e «Payke», «Ketch» (arrivato secondo nell'ultima Whitbread) e che userà come banca di prova e lepre per una barca tutta sua. Insomma, il grande circo delle regate non si ferma, e soprattutto non si limita alle regate.

Gardini è il centro di un'operazione considerata sport probabilmente soltanto da lui e forse da un altro industriale, Giorgio Falck, che nella vela, pur con un impegno diverso, ha sempre visto prima di tutto l'aspetto competitivo. Ha infatti gareggiato persino nella

«classe star», e sono più che note le sue partecipazioni al Giro del mondo, ultima la Whitbread di quest'anno con «Gardini». L'importante è partecipare? Non per tutti è così. Specialmente se si considera che l'omologazione da parte del sistema e i confronti si misurano con gli esibizionismi e lo sfoggio di ricchezze. A St. Thomas, nel centro storico di Charlotte Amalia, nei locali più in vista dell'isola, gli armatori dei maxi-yacht continuano le sfide tra il «chi è più veloce in mare e «chi è più spende in terra». C'è illoc di 12 metri; elicotteri a disposizione, flotte di imbarcazioni ostentate con la civetteria e l'indifferenza di chi non fa i conti della spesa. Una sfida tutta rivolta all'interno del gruppo italiano che probabilmente presta ben poca attenzione alla gara vera, quella che adesso vede in testa un altro miliardario, William Koch, con il suo «Matador».



## Giornata nera per «Passage» Avaria a bordo: Matador comanda tra i maxi yacht

ST. THOMAS. Una prova di forza e di maestria velica spezzata da una banalissima e imprevedibile rottura. La randa si sgonfia e precipita, tutte le barche sfilano davanti a «Passage to Venice» e per «Matador» è la riconquista del primato perduto da un giorno. È andata che un verricello ha ceduto di schianto privando «Passage» del leggero vento che batteva al campo di regata del triangolo olimpico, prova centrale del campionato del mondo.

L'avevano ben iniziata Paul Cayard e il suo equipaggio, ma è finita nelle imprecazioni e nelle operazioni di riparazione. Ma ormai «Matador» era diventato imprevedibile e la storia riprende oggi con la regata d'altura fra gli isolotti delle ex Indie Occidentali. Percorsi un tempo da bucanieri e pirati, rifugi solitari e luoghi di agguati, i mari caraibici delle Isole Vergini sono oggi meta incessante di crociere e gite in barca nel clima balzano ma per lo più benevolo dei Tropici. St. Thomas poi, la più attrezzata in cemento e commerci franchi, assiste indifferente alla sfida degli yacht che tra canali e insenature misurano le proprie abilità. Qui lo sport che appassiona di più è il combattimento dei galli. Si scommette e si sotte per lo spietato accanirsi dei pennuti, il tito e si frega per le battaglie di becco di questo o quel campione. Si discute delle tecniche di allenamento. È lo sport - qui almeno si definisce così - che va oltre i molli confini di queste isole e che unisce i diversi ceppi di lingua spagnola sparsi un po' ovunque. La passione vera sono i galli, quindi, e non i sofisticati velieri che si battono nobilmente per il primato nell'arte marinaia. Un'arte che da



Dopo la contrastata vittoria Enimont, Raul Gardini si trova a St. Thomas per seguire la sua barca, «Passage to Venice» (in alto), impegnata nel mondiale del maxi-yacht

queste parti ha comunque lasciato molti segni che l'invasione turistica, sotto la spinta dei suoi potenti fuoribordo, non ha del tutto cancellato. Restano nelle barche d'epoca e negli yacht di chi ha scelto di vivere in mare portando da una spiaggia all'altra il turista in cerca di sabbie esclusive e incontaminate. Restano nei cieli coloniali che i ristoratori esibiscono, e nelle postazioni governative ansiose di giustificare con la storia la loro investitura. Ma qui il mare come sfida velica non muove passioni estreme. Non come i galli, almeno. Anche se i giochi impossibili con cui i ricchi della terra cercano i primati sul mare hanno per finalità e ambizione parecchie cose in comune con i combattimenti tra i galli.

Classifica generale dopo cinque regate: 1) Matador (Usa); 2) Passage to Venice (Italia); 3) Longobarda (Italia); 4) Varasi (Italia); 5) Emerald (Francia); 6) Congere (Usa).



Kareem Abdul Jabbar sta trascorrendo le sue vacanze in Italia

Jabbar, mito del basket Usa, ospite dell'Italia che affossa l'Olanda

## «Contro il razzismo la mia partita più importante»

L'Italia vola nelle fasi finali dell'Europeo '91. Nell'ultima partita di qualificazione a Ravenna ha sesto l'Olanda (126-78). Magnifico ha segnato 25 punti, Riva 18. Una sorpresa nel gruppo D: l'Urss è stata eliminata dalla Cecoslovacchia e dovrà saltare il torneo del prossimo giugno. Ospite d'onore degli azzurri Kareem Abdul Jabbar, uomo simbolo e ora ambasciatore del basket mondiale.

DAL NOSTRO INVIATO  
LEONARDO IANNACCI

RAVENNA. Mito, leggenda, monumento del basket; personaggio scontroso, uomo difficile, simbolo per la sua razza. Chi è oggi Kareem Abdul Jabbar? Soltanto un generale in pensione del Los Angeles Lakers, oppure un vero ambasciatore dello sport che dopo un'avventura ineguagliabile (1967-1989) tra i canestri di tutto il mondo si gode gli anni del riposo dorato, ammirando qualche volta dalla poltrona i sei anelli d'oro, ricordi di altrettanti titoli Nba vinti? È il Pelé del basket e il suo «gancio cielo», il tiro particolare a canestro da lui brevettato nel lontano '68, lo ha fatto conoscere in tutto il mondo. Jabbar in Italia era una bandiera da sventolare alta da tutto il basket italiano in questi giorni sospesi a metà tra una piccola nazionale e un campionato in letargo.

Ma Federazione e Lega, l'una senza l'altra impegnate in piccoli e squallidi giochi di potere, sono riuscite a farselo sfuggire di mano, facendo passare in incognito la sua vacanza italiana e non pubblicizzando a dovere il personaggio e l'uomo Jabbar. Niente tv, poca pubblicità alla radio, nessuna promozione nelle scuole... E così ci siamo ritrovati in pochi, nella Sala Rossa del Pala De André di Ravenna per ascoltare i suoi racconti, le sue confidenze, le sue angosce. Molti i temi proposti, mai banali le sue risposte.

La pallacanestro. È stata da sempre la mia filosofia di vita. Fin da giovane, all'università di UCLA ho capito che in campo contava soprattutto una cosa: la giusta predisposizione mentale in ogni momento della tua attività: durante la partita, in allenamento, nella vita di gruppo. Ho giocato vent'anni tra i professionisti e, sinceramente, in due occasioni ho avuto un paio di offerte dall'Italia. L'ultima l'anno scorso, quando però avevo già deciso di smettere. L'allenatore? No, sinceramente è un mestiere che non mi affascina. La mia vittoria più bella? La serie finale del play-off nel 1985: battemmo per la prima volta Boston in una serie finale e lo fui giudicato miglior giocatore.

Il razzismo. Il problema più grave che ho dovuto affrontare fin dai primi anni di carriera. Nel 1968 rifiutai la

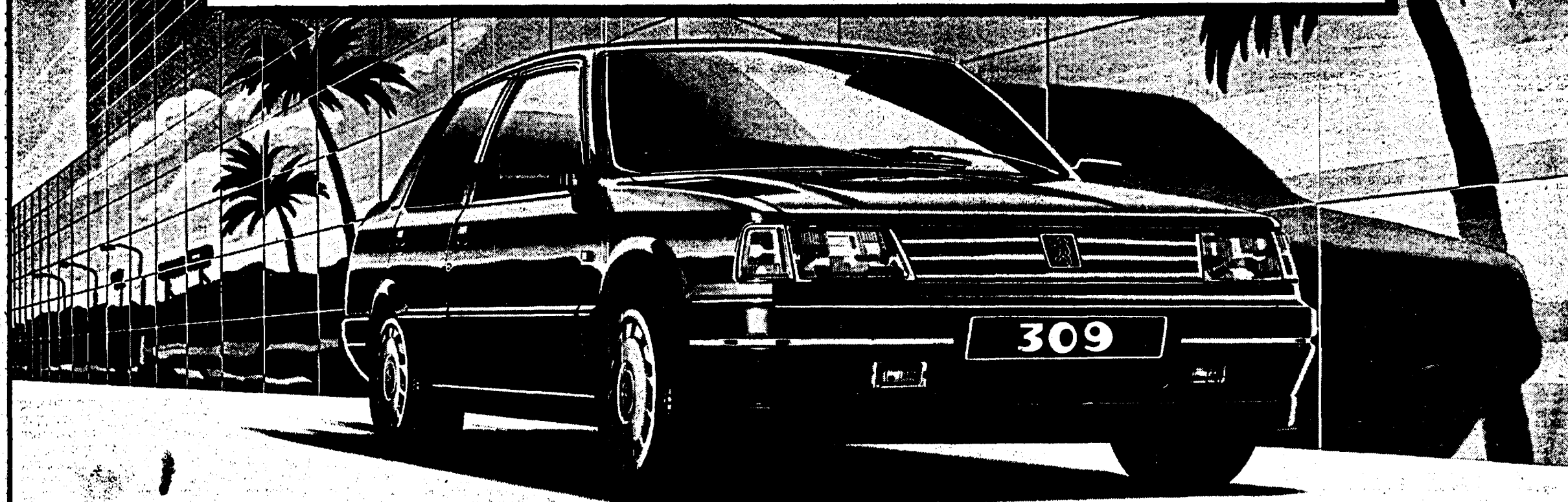
convocazione per le Olimpiadi in Messico in segno di protesta nei confronti di chi odiava la mia razza. Secondo me il problema è ancora vivo perché tra noi neri il concetto di famiglia è stato frantumato: nel secolo scorso la schiavitù ha creato attorno alle nostre comunità una cultura molto povera, priva dei valori necessari per crescere come razza. Soffriamo ancora di quello, viviamo una realtà ancora priva di impulsi fondamentali come il nucleo familiare sereno, il rispetto per i tuoi fratelli, l'educazione. Un «gap» storico che non siamo riusciti a colmare. O non ce l'hanno permesso.

L'Italia. «Visita il vostro paese per la prima volta nel 1967 e l'ho ritrovato molto cambiato, migliorato. Anche la vostra pallacanestro ha fatto passi da gigante, è decollata a livello mondiale. La nazionale Usa ai mondiali ha fatto una figura barbara perché il basket europeo, e quello jugoslavo in particolare, è migliore rispetto a quello delle nostre università. Il vostro continente è ormai pronto per una Lega professionistica come la nostra Nba».

Sport e doping. «L'aspetto più deleterio dello sport degli anni Novanta. Molti atleti hanno «imbrogliato» gli spettatori e soprattutto loro stessi. Ben Johnson, molti nuotatori della ex-Rdt, molti giovani americani che si illudono di diventare con gli anabolizzanti degli invincibili... L'unico rimedio è una massiccia campagna di stampa contro il doping per far capire che quei prodotti possono portare anche alla morte».

Il futuro. «Anni di serenità, di quiete, da dedicare ai miei hobby preferiti: il jazz e la collezione di tappeti persiani. Mi sono ritirato due anni fa: all'inizio fu uno choc notevole, poi sono ripreso lentamente. Mi interessano di produzione nel campo cinematografico, con l'uomo immagine della L.A. Gear (un'azienda di articoli sportivi, ndr), non mi annoio, giro il mondo e soprattutto, continuo a lottare per la mia gente, per restituire la dignità che gli è stata tolta. Non mi sembra poco».

## PEUGEOT 309. PRONTI A PARTIRE.



Peugeot 309 è il più irresistibile invito a partire, a viaggiare e mettersi comodi. 7 motorizzazioni: benzina, Diesel, Turbodiesel. 11 modelli, in perfetto equilibrio tra prestazioni, consumi e prezzo tra i quali la nuovissima 309 SX 1300 cm<sup>3</sup>. E allora scegliete Peugeot 309. E' fatta per voi. Per il vostro piacere e per la vostra sicurezza.  
**DA L. 14.170.000\* CHIAVI IN MANO**  
\*309 Graticc 1100 cm<sup>3</sup>.

309	BENZINA				DIESEL			
	CILINDRATA (CM <sup>3</sup> )	1118	1294	1360 i. Catalizzata	1580 Automatica	1905 i. 16V.	1769	1769 Turbo
POTENZA MAX (NORME DIN/CV)	55	65	75	92	160	60	78	
VELOCITA' MAX (KM/H)	153	165	170	170	220	155	175	



PEUGEOT. COSTRUIAMO SUCCESSI.