

America's Cup



È l'equipaggio italiano il primo finalista Battuto per la quinta volta New Zealand che chiede la squalifica dell'avversario per comportamento antisportivo di Gardini

Il Moro per l'Europa

Cayard: «E adesso chi ci fermerà?»

Tracima l'entusiasmo a San Diego. Non si contiene la gioia di Gardini, non quella del tifo italiano dopo la vittoria che vale la finale. In mare è emersa la superiorità del veliero italiano, sempre al comando su New Zealand che sceglie tuttavia e ancora la via della polemica. Ha chiesto la squalifica del Moro per «comportamento antisportivo»: nella storia del bompreso non avrebbero usato fair-play.

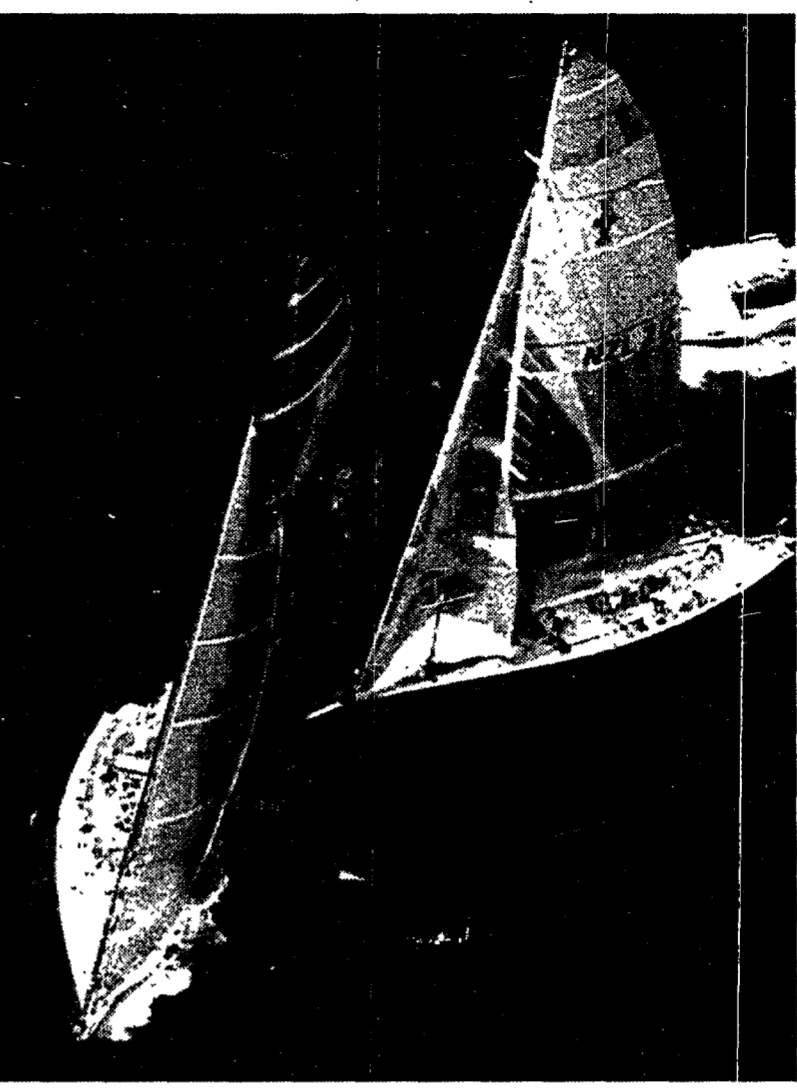
CARLO FEDELI

SAN DIEGO. «Chi mi ferma più». Se lo domanda il Moro di Venezia, se lo chiede Paul Cayard di fronte al sogno materializzato. Il veliero italiano è in finale, sfiderà dal 9 maggio gli Usa, la barca che vincerà tra i «defender» Stars & Stripes di Dennis Conner e America3 di Bill Koch, ma naviga già in un mare di entusiasmo. Il quinto punto è arrivato facile facile al largo di Punta Loma, la sicurezza della barca italiana non ha avuto tentennamenti, la regata-break non ha mancato l'appuntamento col Moro che plana all'ultima, la vera sfida alla Coppa America. Emozione, stress, rabbia per le polemiche che non finiscono mai, grinta e capacità tecniche, sono i sentimenti di un equipaggio che ha fatto tutt'uno con la sua barca, ha domato le crescenti difficoltà del mare e che ha strappato alla stona anglosassone della vela d'altura, delle sfide testa a testa portate all'asperazione, un posto di

primo piano. E questo a prescindere dall'ultimo, disperato tentativo dei neozelandesi di mischiare le carte, di portare alle estreme conseguenze l'imbroglione del bompreso. Accusati e provati di scorrettezza a «kiwis», hanno rinunciato, pena la squalifica, ai trucchi di tangoni e bompresi, hanno giocato sì la carta patnotica cacciando parte dell'equipaggio e rinnovando il «pozzetto» di comando, ma si sono attaccati alla regola 75 dell'Unione velistica internazionale, che prevede la possibilità di squalifica per «comportamento antisportivo». Antisportivo, contrario al fair-play dei gentleman della vela, sarebbe stato Gardini con le sue continue accuse a New Zealand, con la pressione sul clan neozelandese che avrebbe «indignato» Michael Fay, il banchiere che ha stanziato 100 milioni di dollari per questa sfida in acque americane.

Una polemica che nulla toglie alla vittoria in mare del Moro, ieri sempre a suo agio col vento salito a 13, 14 nodi, e sempre con un largo margine di superiorità sull'avversario alle prese invece con problemi di stabilità e di scelte tattiche. Un vantaggio salito oltre i 90, 100 secondi dopo la seconda e terza boa, secondi tanto più «lunghi» quanto più veloce è l'andatura delle barche. Con Gardini nell'angolo di poppa riservato all'armatore, lo sloop varato a Porto Marghera ha visto così la sua giornata più tonante. E per l'ex presidente Montedison è un altro, forse più sostanzioso, motivo di intima gioia. Ma questa è un'altra storia, quella delle rivalità Gardini-Ferruzzi-Montedison, che in California si stanno rilucendo in un'immagine. Lì, col Moro, è piombato un «made in Italy» ormai orfano di Ferrari e sazio di pizza. Lì ha rimpiazzati con la tecnologia sintetica, quella

dei materiali avanzati, della loro lavorazione su larga scala, e sulla quale i Dallas della Romagna si sono buttati con larghi investimenti e che tornerà dai lidi della dimecanta «Silicon Valley» carica di generosi ritorni pubblicitari. Anche di questo si parla a Shelter Island e nei ristoranti della costa, veri punti di ritrovo dei sostenitori del Moro. Le questioni tecniche, il vento, le scelte tattiche di Cayard, le vele al carbonio messe a punto, la rivoluzione neozelandese nel «pozzetto», il bompreso della discordia, il genacker risolutivo, sono argomenti dimenticati nel bagno di felicità collettiva. Piuttosto c'è lo spirito vincente del gruppo di Cayard, la decisione che nella settima regata ha deciso sull'esito finale, e c'è l'ombra di Conner, l'unico rivale ritenuto degno, e non soltanto da Gardini, per l'ultima battaglia. Ieri tuttavia ha perso da Koch e ora è dietro 4-6.



Il Moro e New Zealand in azione durante le loro agguerrite sfide. Sotto Raul Gardini, tornato alla ribalta grazie alle vittorie della barca della Montedison

La scheda

Lunghezza: m. 24,77
 Larghezza: m. 5,50
 Pescaggio: m. 4
 Altezza albero: m. 32,50
 Lunghezza boma: m. 9,90
 Tangone: m. 200
 Superficie randa: mq. 200
 Stecche randa: 6
 Superficie genoa: mq. 139
 Superficie spinnaker: mq. 425
 Dislocamento: kg. 20.415
 Equipaggio: 16
 Costo operazione: 60 miliardi
 Barche costruite: 5
 Sponsor: Montedison
 Cantieri: Tencara
 Progettista: German Frers
 Moro D. Team

L'equipaggio

Skipper: P. Cayard
 Tattico: E. Chieffi
 Navigatore: R. Hopkins
 Produttore: A. Fantini
 Albero: A. Merani
 Drizza: S. Spaziani
 Assai. albero: M. Comacchia
 Assai. drizza: F. Rapetti
 Assai. drizza: M. Schiavuta
 Grinder: M. Galli
 Grinder: D. Bresciano
 Assai. grinder: D. Tizzano
 Regolatore vele: L. Dignani
 Regolatore vele: L. Mazza
 Organizz. equip.: T. Chieffi
 Regolatore randa: A. Mura
 Repper, armatore: S. Erickson

Una scommessa nata per scherzo in un piano bar



FEDERICO ROSSI

Il Moro di Venezia è nato in un bar di Hyatt Hotel di San Francisco: sembrerebbe una battuta, invece è la verità. Settembre 1988: Raul Gardini ha appena vinto il titolo mondiale dei maxi con il Moro III. All'improvviso, sull'onda di questo successo, gli frulla in testa l'idea di forse alquanto stramba, tanto per rimanere nel gergo manaro, di andare a caccia del più prestigioso traguardo della Coppa America. Tentenna, perché non ha mai nascosto, in passato, il suo disprezzo per i vecchi 12 metri con cui sino ad allora si era corsa la Coppa America. Poi, in quel settembre '88, apprende che è prevista una nuova classe di barche, simili ai maxi e costruite con materiali a tecnologia avanzata. Così decide, insieme a Paul Cayard, Gabriele Rafanelli, Angelo Vianello e German Frers di cimentarsi nell'impresa. La sfida di Coppa America deve essere presentata da uno Yacht Club, per cui Gardini chiese e ottenne di rappresentare la Compagnia della Vela di Venezia. Essa venne presentata al San Diego Yacht Club l'8 novembre 1988 e subito dopo Montedison fu coinvolta nell'impresa, con l'altro Trapasso, attuale vicepresidente del gruppo di Foro Bonaparte, che si occupava del coordinamento dell'aspetto tecnologico. È così che il 30 aprile del 1989 diventa operativo il cantiere Tencara di Porto Marghera, nel quale saranno costruite le cinque barche della sfida italiana, mentre Montedison acquisisce il controllo di una serie di aziende specializzate nella lavorazione dei compositi e a Castellanza (Varese) nasce un centro di progettazione. Dal canto suo Gardini è tra i promotori di un comitato tra gli sfidanti europei, comitato che invita la corte di New York a chiudere in fretta la vertenza giuridica tra americani e neozelandesi a proposito di dove si sarebbe dovuta svolgere la 28ª edizione della Coppa stessa. Alla fine i giudici decidono che spetta al San Diego Yacht Club. Nel marzo del '90 Gardini

Mille dipendenti e un cantiere costruito apposta, il segreto di un boom. E così Foro Bonaparte ha messo un'ipoteca sulle tecnologie del futuro

Un'industria, non per sport

Oltre mille dipendenti, duecento miliardi di fatturato. Sono le cifre sorprendenti della vera e propria industria che ha lavorato per il Moro di Venezia nel cantiere Tencara, costruito appositamente. Ma si preparano a produrre (e guadagnare) soprattutto «dopo»: con i nuovi materiali si possono costruire auto, treni, navi, parti di aerei. Una ipoteca Montedison-Gardini sul futuro, anche dopo il divorzio.

ANGELO MELONE

Era l'unica creatura di tante invenzioni e tante battaglie nel mondo dell'industria e della finanza italiana che gli era rimasta tra le mani (oltre alla non disprezzabile liquidazione di 520 miliardi) giusto un anno fa, in quell'11 giugno del '91 che vide il clamoroso divorzio tra Raul Gardini e la famiglia Ferruzzi dopo il fallimento dell'impresa Enimont. La Montedison decideva di continuare a percorrere in comune (da separati in casa) con il suo ex condottiero l'avventura dell'America's Cup. E, si permette il gioco di parole, non per sport. Perché nel grande affare della costruzione del Moro di Venezia lo sport c'entra poco. O, meglio, riesce a farcelo entrare solo l'industria-marinaio Raul Gardini, che con lo stile al quale ci ha abituati sintetizza: «Gli sponsor ci mettono dei soldi, investono per avere un profitto». E così, potremo aggiungere, le industrie costruttrici. «Ma -conclude- non possono diventare degli uomini di mare. Questa sfida l'ho voluta io, e la barca

sta in mare e vince perché ha un buon equipaggio e al timone c'è Paul Cayard». Lo dice con non poco orgoglio. Ed a ragione. Per lui questo è il rilancio, tanto clamoroso quanto la «sberla» presa in Italia. Un rilancio in terra straniera che si aggiunge al non disprezzabile risultato di essere praticamente l'unico uomo d'affari italiano ad essere riuscito ad entrare nel sistema finanziario ed industriale francese. Il Moro è il rilancio nel mondo dell'industriale Gardini, ed anche della tecnologia italiana. E si, perché dietro la barca che dalla acque di San Diego sta accorciando il sonno di tanti italiani lavora una vera e propria industria. E dietro la decisione della famiglia Ferruzzi di lasciare a Gardini un pezzo di Montedison anche dopo il divorzio c'erano una massa di investimenti che non potevano certo essere vanificati. Vediamo qualche cifra. Nel giugno dello scorso anno, al momento della rottura, la Ferruzzi aveva già impegna-

Lo skipper Cayard e poi una ciurma di uomini-coraggio

SAN DIEGO. L'equipaggio del Moro è venuto fuori da una selezione che ha visto sfilare i migliori velisti italiani. A sceglierli è stato Paul Cayard, lo skipper al quale Raul Gardini ha dato piena fiducia non solo per timonare la barca ma anche per svolgere l'importante incombenza dell'organizzazione della sfida italiana. Cayard ha 33 anni ed è nato a San Francisco da padre francese. Sua moglie Icka è figlia del famoso velista svedese Pelle Peterson, protagonista delle campagne di Coppa America svedesi e campione mondiale della classe star nella quale anche Cayard ha vinto un mondiale nel 1988. Paul Cayard regata con Gardini dal 1985 e al timone del Moro III ha vinto il mondiale maxi nel 1988 e poi ancora la One ton cup su Brava e ancora il mondiale di Coppa America nel maggio '91 con il Moro 3 e nel novembre '91 nella classe 50 con Abracadabra. In queste selezioni di Coppa America è stato senz'altro il miglior timoniere in partenza, tanto da costringere mercoledi i neo-zelandesi a cambiare il loro skipper Ron Davis che in queste finali era stato sempre battuto nella fase iniziale dallo skipper del Moro. Nel pozzetto con Cayard ci sono tre persone che hanno compiti di grossa responsabilità: il primo è l'americano Robert Hopkins che

no, è forse il più fotografato dell'equipaggio, è infatti il prodiero del Moro, l'uomo che segnala al timoniere quando compiere certe manovre e che sale in testa all'albero quando si presentano dei problemi. Massimo Galli, 29 anni, di Novara, è un altro dei grinder. Andrea Madaspar, 37 anni, di Carrara, ha fatto parte dell'equipaggio di Azzurra nella Coppa America 1987 ed è il preparatore atletico dell'equipaggio, ma non disdegna di partecipare spesso alle regate nel ruolo di grinder. Lorenzo Mazza, 30 anni di Firenze, alla sua terza Coppa America, è stato addetto alla scotta di destra del genoa. Andrea Merani, 30 anni, di Civitanova Marche, è stato grinder della barca Italia nella Coppa America 1987: ora è addetto all'albero. Andrea Mura, 28 anni, di Cagliari, per nove anni ha fatto parte della nazionale di vela, e cura la randa. Alessio Pratesi, di Colle Salveti (Livorno), ha 34 anni e viene dal rugby. La sua esperienza velica ha avuto inizio proprio sul Moro dove fa il grinder. Altri grinder: Massimo Procopio, 34 anni, di Roma, e Francesco Rapetti, 27 anni di Rapallo (Genova). Sandro Spaziani, 32 anni, di Ancona, con Azzurra nella Coppa America 1987, è l'uomo più inquadato dalla tv, perché essendo drizzista sta proprio di fronte alla telecamera di bordo. Infine Davide Tizzano, 24 anni, di Napoli, è grinder e alle spalle ha una brillante carriera di canottiere con la medaglia d'oro alle Olimpiadi di Seul nel quadro di coppia ed una medaglia d'oro ai mondiali '86 nel singolo. I grinder si alternano nel corso dei giorni in modo che la barca possa contare sempre su forze fresche.

LO SPAZIO E IL TEMPO DEGLI UOMINI

Creare spazi per l'uomo significa integrare le funzioni che corrispondono al lavoro, allo scambio, alle necessità di muoversi e di comunicare.

Coopsette: esperienza e tradizione per ideare e realizzare grandi complessi e infrastrutture.

Nel rispetto della centralità dell'uomo, del suo ambiente e dell'unità delle sue funzioni.

coopsette

COOPSETTE s.r.l. - 42024 CASTELNOVO SOTTO (RE) - TEL. (0522) 682741 - FAX (0522) 683401 - TELEX 530349 COPSET I