



Eni+Lorenzo è meglio di Eni.
INSIEME ABBIAMO UN'ALTRA ENERGIA



www.portoravennanews.com

mensile

porto di ravenna

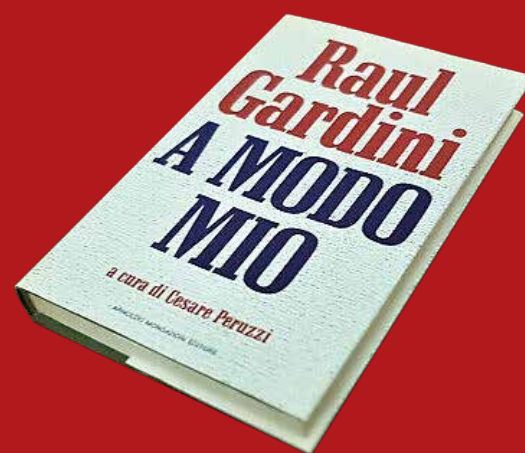
il porto dell'Emilia Romagna

Focus

MORO III REWIND

Maggio 2021

**Al genio della mia città,
che alita di Occidente nelle campagne
e dalle cupole dei pini,
mentre risuona d'Oriente sulla battaglia
per poi svanire negli occhi dei mosaici
e riapparire in quelli tenaci della gente.**



Ravenna, 13 settembre 1991

La dedica di Raul Gardini

contenuta nel libro di Cesare Peruzzi

***A modo mio* edito da Mondadori**

Ringraziamo sentitamente l'Autorità di Sistema Portuale nella persona del suo presidente Daniele Rossi e il sindaco Michele de Pascale per aver omaggiato la storia di Raul e del Moro, rendendolo parte integrante della nostra amata città.

Ivan, Eleonora e Speranza Gardini



Una leggenda in Darsena



di **MICHELE DE PASCALE**
Sindaco di Ravenna

Ravenna ha più di duemila anni di storia di attività marittima, dal 27 a.C. quando l'imperatore Ottaviano Augusto la rese per la sua posizione strategica una città portuale.

La nostra città vanta dunque una tradizione di mare, una vocazione e un'esperienza velica, un rapporto con l'acqua e con la portualità che hanno radici profondissime, e il Moro di Venezia III, primo campione mondiale della classe IACC-Coppa America, ne è sintesi eccellente. Un affascinante simbolo rappresentativo dell'identità cittadina che va valorizzato, tutelato e promosso; per questo insieme all'Autorità di Sistema Portuale, abbiamo deciso di collocarlo in Darsena di città in testa al Canale Candiano, posizionato in una struttura in acciaio e vetro ad alta resistenza. Si tratta di una scelta che rappresenta molto di più di una semplice ricollocazione: in questo modo cittadini e turisti potranno ammirare tutto l'anno la mitica imbarcazione voluta Raul Gardini e, grazie al suggestivo sistema di illuminazione, anche con il buio. Dunque il luogo non è scelto a caso, il Moro III contribuisce a valorizzare ulteriormente un'area del cuore dei ravennati, quella della Darsena di città, oggetto di altri recenti importantissimi interventi in termini di rigenerazione e riqualificazione, come il ponte Teodorico, la passeggiata sul Candiano, il sottopasso ferroviario, l'impianto fognario, in parallelo all'apertura di nuove attività private e alla presentazione di nuovi progetti.

La Darsena, l'antico porto industriale di Ravenna, è un luogo speciale, dove l'acqua arriva a lambire il tessuto urbano, dove il mare si avvicina al centro storico e dove la cultura bizantina e quella marinara si uniscono per creare una sintesi perfetta della nostra identità, il luogo ideale per accogliere questa leggenda della vela.



Un ormeggio 'sicuro' per il Moro III

di **DANIELE ROSSI**

Presidente AdSP Mare Adriatico centro settentrionale



Il Moro di Venezia III, dal 2008 di proprietà dell'Autorità di Sistema Portuale di Ravenna e dal 2013 collocato in un invaso all'interno dell'area della sede dell'Autorità, sta per essere spostato in testa al Canale Candiano.

Abbiamo voluto che questa imbarcazione, prima campione mondiale della classe Coppa America e poi barca 'lepre' delle imbarcazioni di Raul Gardini che gareggiarono nelle acque di San Diego nel 1992, rimanesse in Darsena di città, posizionandola però in testa Canale, in posizione centrale, e da lì continuerà a rappresentare la città di Ravenna, il suo porto e la vocazione velica del territorio.

Il Progetto cui l'Autorità di Sistema Portuale ha lavorato in questi ultimi mesi, prevedeva che il Moro restasse nel proprio invaso e fosse collocato al centro della testa del Canale dove ora è possibile ammirarlo 365 giorni all'anno, 24 ore su 24. E così è stato. Naturalmente, essendo la nuova posizione molto più esposta, e per questo "accessibile", rispetto a quella attuale, è stato necessario realizzare intorno al Moro una struttura che lo proteggesse e garantisse la massima sicurezza sia delle persone che dell'imbarcazione. In accordo con il Comune e in sintonia con il recente intervento di realizzazione della passerella pedonale inaugurata nel luglio scorso, si sono scelti vetro e legno per questa struttura leggera che è stata posta alla sua base. Sono stati poi installati un impianto anti-intrusione e un sistema di video-sorveglianza, sempre con lo scopo di rendere ancora più sicura l'area.

Un ruolo di indubbia importanza lo ha l'illuminazione che è stata realizzata in maniera tale da creare una immagine suggestiva del Moro, nel segno di una valorizzazione di ciò che ha rappresentato in passato e che ancora oggi rappresenta: l'espressione di un mito, quello del Moro di Venezia, icona delle eccellenze sportive e tecnico progettuali che da sempre caratterizzano il nostro territorio in ambito diportistico. Lo spostamento dell'imbarcazione e della struttura metallica che la sostiene è avvenuta via terra, grazie all'intervento della Compagnia Portuale e del "Gruppo Baldini" che con propri mezzi e professionalità hanno "regalato" alla città questa delicata operazione. Li ringrazio per ciò che hanno fatto, contribuendo così a ridisegnare un pezzetto della Darsena di Città, area oggetto di interventi destinati a farne risaltare l'unicità quale punto di incontro tra tessuto urbano e ambito portuale. Una zona che la città sta imparando a conoscere grazie agli interventi di valorizzazione dell'Amministrazione Comunale e della quale si sta riappropriando. Un luogo nel quale vicinanza tra mare e centro storico, creano suggestioni davvero straordinarie, alle quali da oggi contribuirà anche la presenza del Moro III.



di **TOMMASO CHIEFFI**
Tattico del Moro di Venezia

Tommaso Chieffi è uno dei migliori velisti italiani. Ha iniziato la sua carriera vincendo un Campionato del Mondo in classe 470 e partecipando alle Olimpiadi di Los Angeles.

La sua ampia attività di professionista lo vede per la prima volta sul palcoscenico della Coppa America come timoniere di Italia, durante la Louis Vuitton Cup del 1987 a Fremantle. In seguito è stato tattico e stratega su Il Moro di Venezia nel 1992, tattico nel 2003 su Oracle, e dopo una piccola parentesi su +39 nel 2007 coordinatore del team sud africano Shosholozha.

Nel 2005-2006 ha vinto la Volvo Ocean Race a bordo di Abn Amro 1, dove era tattico per le inn-shore race.

In carriera ha vinto 27 titoli mondiali in diverse classi, da quelle Olimpiche, all'Altura, ai Maxi.

È laureato in Giurisprudenza presso l'Università di Pisa e gli sono state riconosciute cinque medaglie d'oro al valore atletico, due argenti, cinque bronzi.

Tra barche 'lepri' e disalberature Così arrivò il Moro III e vinse il Mondiale

Correva l'anno 1990, Raul Gardini aveva già fatto una presentazione della sua sfida all'America's Cup in stile hollywoodiano sulle sponde della Giudecca a Venezia, con la regia di Franco Zeffirelli, l'equipaggio si era allenato prima nelle acque di casa di Venezia e nell'estate dell'anno successivo a Puerto Portals, sull'isola di Maiorca, dove le condizioni erano simili a San Diego.

Poi la carovana di tecnici, velisti, disegnatori, velai, costruttori si era trasferita per la tappa finale: la città di San Diego, dove, di lì a poco, nell'estate seguente, sarebbero dovute iniziare le regate della Louis Vuitton Cup, per designare lo sfidante che avrebbe cercato di portare via la Coppa delle Cento Ghinee agli americani.

Ma per raggiungere quel risultato c'era tutta una Road map da seguire, il campionato del Mondo della neonata classe degli Iacc, la formula voluta proprio da Gardini e Koch, per rendere più moderna la Coppa America, nella primavera del '91.

La località era conosciuta, il Moro si era allenato con due barche e due equipaggi già da 6 mesi in quelle acque; le barche anche, erano pronte le due lepri, Moro 1 e Moro 2 che erano state delle ottime piattaforme per sperimentare le varie soluzioni tecniche e per poter poi iniziare, subito dopo il mondiale, il programma di test molto articolato con le due barche gemelle, la 3 e la 4 che sarebbero servite da base finale per la 5, il veliero ultimo per dare l'assalto alla Coppa America.

Ma si sa il diavolo fa le pentole ma non i coperchi, e il fato volle che il Moro 2 perdesse l'albero in un'uscita di allenamento, per cui il nostro team si trovò di fronte al dilemma di fare correre una sola barca al mondiale, oppure svelare le forme e le idee della 3, che era una barca molto innovativa rispetto a quelle dei nostri avversari che sarebbero state varate di lì a poco. La scelta alla fine fu quella di fare correre entrambe le barche nella convinzione che quando i nostri avversari sarebbero riusciti a copiarci, noi saremmo stati un altro bel pezzo avanti. Le due barche, la 1 e la 3, fecero un ottimo risultato, infatti la più moderna vinse facilmente il Mondiale e la 1 ottenne un ottimo terzo posto, ma ahimè avevamo mostrato le nostre carte troppo presto.

Fu un'estate di lavoro estenuante, seguita nel '92 da una selezione durissima contro Team New Zealand, sulla quale la spuntammo di misura dopo una lunga battaglia legale per l'uso che loro facevano del bompreso, alla fine ce l'avevamo fatta, ma eravamo probabilmente esausti, scarichi.

Decidemmo di non usare le vele in carbonio contro gli americani di America Cube, perché pensavamo di essere più veloci, ma non era così, anzi...

Loro avevano messo la barca in cantiere e avevano lavorato alacremente su tutte le buone soluzioni che avevano visto usare da Team New Zealand e da noi, e arrivarono alla finale un po' più freschi, ma soprattutto più veloci. A noi ragazzi del Moro rimarrà sempre il dubbio che se non avessimo mostrato il Moro 3 con qualche mese di anticipo e avessimo usato le vele in carbonio, la storia potrebbe essere stata diversa. Così non fu, ma rimane il ricordo di un'esperienza meravigliosa corsa per un armatore condottiero di nome Raul.


Fu un'esperienza indimenticabile, ancora oggi i ragazzi del Moro sono il team velico più amato in Italia, e alla premiazione finale il sindaco di San Diego passo più di un quarto d'ora a tessere le lodi di quel team italiano che aveva appassionato tutti, e un minuto per consegnare il premio ai vincitori, il team di America Cube.

mensile porto di ravenna

FOCUS MORO III **REWIND**

Maggio 2021





Com'è nata barca 3, ITA 15

8

Barca 3, come la chiamavano i velisti, numero velico ITA 15, è stata costruita presso il cantiere Tencara di Porto Marghera, allestito dal team del Moro con le migliori tecnologie disponibili alla fine degli anni 80, quando si cominciava a esplorare la costruzione con la tecnica del “sottovuoto” che migliora l’incollaggio dei laminati realizzati in materiale composito e in sandwich, in questo caso carbonio.

Il Cantiere Tencara era dotato, tra i primi al mondo, di una autoclave che consentiva la costruzione di parti come le pinne di deriva, parti di albero e timone, con una resistenza particolare.

Il Moro 3 è stato varato il 15 aprile del 1991 a San Diego: il team aveva la sua base operativa a Shelter Island, presso il cantiere Driscoll che era stato ampliato e rinnovato per l’occasione.

È probabilmente la barca su cui Paul Cayard e il suo equipaggio hanno accumulato più ore di navigazione e test su vele e altri materiali. Pochi giorni dopo il varo e appena armato ha vinto il campionato mondiale.

velico 1, ovvero il primo scafo dei 101 realizzati con la regola IACC. Il secondo Moro doveva esplorare la possibilità di costruire una barca leggera, un poco più corta e meno invelata della prima, non era una strada del tutto sbagliata, infatti New Zealand (quella che il Moro incontrerà nella finale Louis Vuitton Cup), era simile anche se con la famosa twin keel. Il giorno del varo del Moro 2, nell’ agosto ‘90 a Palma di Maiorca, che per alcuni mesi era la base di allenamento del team, Raul Gardini volle una finta ma memorabile regata col Moro 1: al timone si alternarono e si scontrarono Raul Gardini, Gianni Agnelli, Juan Carlos e Arturo Ferruzzi.

Il Moro 2 non piace molto al team e a Paul Cayard, non ha le prestazioni del primo e sembra chiaro anche dalle simulazioni, fatte con i programmi di previsione della velocità che cominciano a essere affidabili, che la barca giusta debba essere la più pesante consentita dal regolamento, una strada che seguiranno tutti in futuro, fino a modificare il regolamento stesso delle ultime versioni per dare più potenza alle barche. Il Moro 2 prima del campionato del mondo del 1991 disalbera e viene sostanzialmente

accantonato. In quei giorni a San Diego è appena arrivato dall'Italia Il Moro di Venezia 3, che riassume tutte le esperienze fatte. Si deve correre il mondiale che Paul Cayard voleva affrontare con due equipaggi completi. Allora avere due equipaggi e affrontare gli allenamenti in parallelo era la norma per poter verificare la differenza di velocità delle barche e soprattutto dei particolari, pinne timoni e vele, che si cerca di migliorare ogni giorno.

Il team decide di sostituire il Moro 2, che non avrebbe comunque espresso grandi risultati, con il Moro 3. Una mossa che assicura a Cayard la vittoria del mondiale e al Moro 1 con al timone John Kolius il secondo posto, una prestazione quasi più impressionante di quella della barca nuova da cui comunque ci si aspetta molto, visto che era una delle primissime barche varate.

Il Moro 3 è decisamente il più veloce della flotta, e regata senza una vera messa a punto. Diventa immediatamente il riferimento per tutti gli avversari che ne vogliono scoprire le proporzioni. E ci riescono: quando viene messo a terra è di fianco a un container, un oggetto di misura fissa. Gli americani confrontando le misure riescono ad avvicinarsi molto alle dimensioni effettive dello scafo. Anche loro hanno già costruito tre barche: la quarta sarà molto vicina al Moro per (KANZA controllare) prestazioni. Aver mostrato senza troppe reticenze la velocità, probabilmente non è stata una scelta molto felice.

Intanto a San Diego arriva anche Il Moro di Venezia 4, che è praticamente una "sistership" di Moro 3: infatti, il piano di lavoro era di avere due barche del tutto simili, per poter confrontare le prestazioni applicando ogni nuova idea e progredire.

Un aneddoto raccontato da Paul Cayard: le due barche avevano pochi particolari differenti. Il 4 aveva a poppa due passa-uomo dipinti, che invece su barca 3 erano apribili per confondere gli avversari su quale stavamo usando: io un giorno ho tentato di aprirne uno". La "two boat campaign" è una idea di Dennis Conner e John Marshall, iniziata quando nell'87 aveva vinto a Perth in Australia, dopo intensi allenamenti alle Hawaii. Un programma simile sarà anche la chiave della vittoria neozelandese del 1995.

Moro 3 e Moro 4 servono anche per allenare al match race gli equipaggi, che possono farlo in condizioni reali e ideali. Due equipaggi fortissimi, due barche veloci. La leggenda racconta che barca 4 a un certo punto fosse rapidissima, più veloce anche di Moro 5 arrivato a San Diego e prodotto della evoluzione possibile dopo test. Il Moro 5 è una buona barca, costruita in maniera ancora più raffinata delle altre, da cui forse ci si aspettava di più. È riuscita comunque a rendere possibile a uno sfidante latino una impresa mai riuscita ad altri: vincere le regate di selezione degli sfidanti e diventare il challenger. America Cubed di Bill Koch era più veloce per due scelte, minor superficie di deriva e timone e una larghezza inferiore.



di ANTONIO VETTESE
Giornalista

Antonio Vettese, giornalista, è stato per quindici anni direttore di Vela e Motore, la più antica rivista italiana. Ha collaborato con Il Resto del Carlino, Il Giornale, Il Sole 24 Ore e The Boat Show. Ha pubblicato numerosi libri dedicati alla Coppa America, di cui è considerato un grande esperto. Durante le regate del Moro di Venezia a San Diego, è stato vicino a Raul Gardini che ha scritto la prefazione del suo libro «America's Cup 92, la leggenda cambia volto» (Calderini). Recentemente è tornato alla direzione di Vela e Motore.





Che fine hanno fatto?

di Antonio Vettese

MORO DI VENEZIA 1 - Durante la Coppa e le magiche giornate di San Diego, fu esposto al pubblico tra le bancarelle dell'America's Cup Center allestito in California. A Coppa finita fu portato con gli altri Mori e tutte le loro attrezzature sotto un capannone del cantiere di Jerry Driscoll, che era stato per due anni la base del team. Riscoperto da un team russo, partecipò al mondiale classe IACC del 1994, ma il team non proseguì la sua avventura. Qualche anno dopo fu acquistato da un uomo d'affari che montò un motore entrobordo e lo utilizzò per un paio d'anni a San Diego. Nel 2001 è stato acquistato da una coppia di San Francisco che lo ha completamente restaurato e usato per regate di match race nella baia con altri IACC. È stato venduto ancora nel 2006 ed è nella baia di Vancouver.

MORO 2 - È stato riportato in Italia in cantiere prima della fine delle regate di San Diego dove era nato come tutti gli altri, il cantiere Tencara di Porto Marghera, nel suo Adriatico. Dopo vari tentativi di restauro, è stata resa navigante dai fratelli Paio di Rovigo. Passata dopo qualche anno a Enrico Prataiola è tuttora navigante armata da Gianfranco Natali e partecipa alle principali regate per grandi barche, protagonista della Barcolana.

MORO 4 - Dopo la Coppa fu comprata per 200 mila dollari

è stato il consorzio americano Pact 95 che vuol dire Partnership for America's Cup Technology capeggiato da John Marshall, e sponsorizzato dalla Boeing, dalla Cray Computers e dalla Ford. È stato usato con il nome di Spirit of Unum come barca da allenamento e come "lepre" per misurare le qualità della loro nuova barca, che tra le altre cose era decorata da Roy Lichtenstein. Il team non vince la selezione defender, ma la barca viene scelta da Dennis Conner per difendere la Coppa contro Team New Zealand, che in realtà era imbattibile. Nel frattempo il Moro 4 è protagonista di una forte collisione con Ville de Paris. Dopo le riparazioni viene portato in Gran Bretagna e diventa una barca per promuovere la Coppa America, con il nome di Right Time. Qualche anno dopo è tornata in California, prima a Ventura e poi a San Diego dove fa compagnia a USA 11, Stars & Stripes.

MORO 5 - Dopo aver vinto la Vuitton Cup, ed è stato poi sconfitto da America 3 nella Coppa America. Paul Cayard lo ha usato come barca lepre per la sua sfida AmericaOne dopo qualche anno ancora barca per allenamento di One World e, infine, è stato acquistato da Bill Koch che lo ha messo a terra assieme alla sua America Cubed prima di fronte al museo "Fine Art di Boston" e poi in un giardino, dove gli ricorda la sua vittoria, a West Palm Beach in California.



Raul, il vento, le sue barche

Angelo Vianello e quel memorabile “sior Re ghe faxo un cafetin”

mensile porto di ravenna
FOCUS MORO III **REWIND**
Maggio 2021

di Antonio Vettese

“Mi piace molto stare dentro gli elementi, nella natura. Soprattutto amo il vento e tutto quello che porta con sé. Mi piace capire da dove arriva: mi serve in barca, mi serve a caccia e negli affari. Devi essere pronto a cambiare rotta quando cambia il vento”. Raul Gardini era un uomo che conosceva la natura, che aveva assimilato la magia del mare e del vento sulla costa adriatica, respirando quelle atmosfere di grande dinamica emotiva, che possono passare dalla bonaccia totale fatta di seta e nebbia all’urlo della bora o le raffiche del Garbino.

“Da ragazzo per me il mare era la libertà e ho sempre avuto una spinta verso quella libertà”.

Per Raul la vela non era solo una passione quotidiana, da alimentare ogni giorno con nuovi sogni di vittorie e navigazioni, era una compagna di vita. Ha iniziato a uscire in mare come ogni ragazzo di Ravenna e dintorni per vivere ogni estate in simbiosi con la pineta, la spiaggia, i pescatori, il profumo di pesce bianco alla griglia. Le prime rande che issa sono quella dei dinghy, del Finn, la massacrante deriva olimpica che si conduce da soli.

La prima barca d’altura, ovvero destinata alle regate d’alto mare, di cui è armatore si chiama Naso Blu. Il nome è ispirato a quello, Bluenose, di uno degli schooner più veloci della storia, vincitore di molte regate, una delle prime barche a essere costruita con l’obiettivo della velocità.

Naso Blu di Raul è un New Optimist costruito a Bologna dai Cantieri di Crespellano appena acquisiti da Giuseppe Giuliani Ricci che poi li trasformerà in Cantieri del Pardo. Dice Giuliani: “Raul con un prestito mi consentì di rilevare il cantiere dalla liquidazione e iniziare la mia attività”.

Era un progetto di Dick Carter che derivava dal disegno vincente di Tina, vincitrice della One Ton Cup: ne ha uno simile anche Herbert von Karajan, il direttore d’orchestra velista con cui Raul resterà in amicizia per anni. È lungo solo 37 piedi, poco più di undici metri: una misura che per le abitudini attuali è piccola.

Il primo progetto originale, cioè commissionato e costruito direttamente per lui, è quello di Orca 43, si tratta di un altro disegno di Dick Carter che diventerà presto il prototipo di una piccola serie fortunata e diffusa sulle coste adriatiche anche questa è costruita a Crespellano. Con Orca 43 Raul vince il campionato del Mediterraneo, la Middle Sea Race e le regate di Porto Cervo. La Middle Sea Race allora è un appuntamento molto importante: si corre in Mediterraneo ma è lunga quanto la Fastnet Race, regata unica e famosa dei mari inglesi. Chi conclude una regata lunga almeno 600 miglia ha diritto ad iscriversi al Rorc, Royal Ocean Racing Club, un club storico per il mondo delle regate a gran distanza dalla costa.





In questi anni Raul Gardini incontra Angelo Vianello, l'uomo che diventerà per lui molto più di un comandante delle sue barche: è veneto, marinaio, buon bevitore. Angelo in mare e a terra diventa un autentico Angelo Custode: sempre vigile e presente, ascolta vede e provvede. In quegli anni di mare vissuto insieme nasce, insomma, una solida amicizia che non verrà mai interrotta. Storica una battuta che Raul somministrerà ai giornalisti molti anni dopo durante la Coppa America a bordo dello splendido fisherman Todd. Il nome è quello di un altro inseparabile di Gardini: un Labrador retriever, compagno anche di caccia. Raul risponde alla domanda del giornalista Carlo Marincovich di Repubblica: perché non partecipa alle grandi regate d'altura, le traversate atlantiche? "Senta... senza pensare agli odori che si formano sottocoperta dopo poche ore, io e Angelo consumiamo circa un litro di bianco a miglio, dovremmo riempire la sentina con un peso pazzesco. Ne ha idea?"

Dopo Naso Blu e Orca 43 per entrare con decisione nel mondo delle grandi regate, il suo obiettivo è l'Admiral's Cup, ci vuole di più: un prima classe che tradotto in metri è poco più di quindici. Raul Gardini chiede al fidato Dick Carter un nuovo progetto, che viene costruito a Rimini dai cantieri Carlini in legno lamellare. Il sistema di costruzione è preso a prestito dall'aeronautica e consente costruzioni leggere ma resistenti. Siamo nel 73, la barca si chiama Naif, le sue foto fanno il giro del mondo perché, per i tempi, è fortemente innovativa con le sue due ruote del timone e le sue proporzioni. E' una barca disegnata per le condizioni dure dell'Admiral's Cup dove partecipa e fa parte della squadra italiana con Sagittarius di Giorgio Carriero, disegnato dal giovanissimo German Frers che si rivelerà il migliore, e Mabelle di Serena Zaffagni, un altro progetto di Carter. Lo skipper è Cino Ricci, il progettista californiano è anche il timoniere di Naif, questa è una delle prime volte in cui l'Italia partecipa con una squadra ufficiale alla grande regata inglese, un tempo il grande appuntamento internazionale cui non si poteva mancare. La classifica a squadre è vinta dalla squadra tedesca, gli italiani solo noni.

Raul realizza che il mondo delle regate in tempo compensato (la classifica viene compilata utilizzando un moltiplicatore che cerca di mettere sullo stesso piano barche diverse tra loro) non gli piace molto: vuole arrivare primo sulla linea del traguardo, correre più rapido degli altri. Per farlo bisogna navigare su un maxi. Serafino Ferruzzi gli dà il via libera per la costruzione di una nuova grande barca. Raul e Arturo Ferruzzi volano a New York dove il giovane German Frers, che aveva lavorato nello studio Sparkman & Stephens ed è l'astro nascente, li convince.... Così sul suo tavolo da disegno prende forma una delle più belle barche a vela da regata del 900: si chiamerà Il Moro di Venezia, sarà costruito da Carlini come Naif, sarà di legno.

In quei mesi Raul e Tilli Antonelli, uno dei ragazzi che sgobano su Naif e che fonderà i Cantieri Navali dell'Adriatico da cui nascono i Pershing, volano con una certa eccitazione a Cowes per vedere i primi disegni del Moro. A Cowes, Raul conosce anche un altro grande compagno di vela: Gabriele Rafanelli, vive lì e gestisce il miglior negozio di articoli nautici, sulla via principale dello storico villaggio capitale della vela, qualche centinaio di metri prima dell'inaccessibile tempio della vela, il Royal Yacht Squadron.

In quel tempo il serbatoio di marinai per le barche di Gardini è il Circolo Velico Ravennate, che per tutta la vita resta un

rifugio casalingo per Raul e Angelo, sempre in cerca di atmosfere dell'Adriatico Selvaggio per caricare le batterie: il caffè dell'alba, l'uscita in barca con Moretto, un quinta classe Ior arrivato insieme al Moro come utilitaria per partecipare ai campionati invernali o la folk boat Idacarissima su cui escano soli per meditare e decidere. Gardini fa costruire in legno anche Rumegal, un progetto di Frers di 17 metri che vince nel 79 la Middle Sea Race ma che non lo appassiona quanto il Moro e che vende quasi subito.

Quando il Moro di Venezia arriva per la prima volta al Real Club Nautico di Palma di Majorca, abitualmente frequentato dalla famiglia reale, è la barca da guardare. La novità. Una mattina presto un signore alto ed elegante si infila a bordo senza troppi preamboli... Per lui non ci sono mai segreti, ovunque vada in Spagna è sempre casa sua. Sotto coperta il panorama non è proprio ordinato: l'equipaggio, tornato dai bagordi della notte spagnola, dorme seminudo, si respira atmosfera di goliardia, insomma non esattamente profumo Chanel. Angelo Vianello, che in quel caso è autentico domatore di leoni, prima impreca con i ragazzi poi si accorge di chi è il visitatore e cambia tono: la sua uscita in pozzetto è memorabile: "sior Re ghe faxo un cafetin". Juan Carlos di Borbone, che sa l'italiano e anche il veneto, ride e la battuta di Angelo resterà uno degli aneddoti più raccontati della storia della vela.

Ci sono anche momenti difficili nella vita del Moro di Venezia, come la partecipazione alla tragica Fastnet Race del 1979 e Angelo ha un ruolo fondamentale nel riportare a casa il Moro in burrasca: quando si scatena il finimondo le barche grandi hanno già superato lo scoglio che dà il nome alla regata e corrono già con il vento in poppa, affrontano insomma un mare meno pericoloso di quello che devono sopportare gli scafi più piccoli. Angelo resta molte ore legato al timone, è praticamente l'unico dell'equipaggio a conservare forza fisica.

Il leggendario Peter Blake, che poi sarà un avversario in Coppa America, corre più che può e porta il suo Condor of Bermuda, barca da giro del mondo e tempi rudi, a battere il record e vincere in tempo reale. Negli anni '80 Raul Gardini sperimenta le barche di un altro grande progettista californiano, Doug Peterson, cui fa progettare il Moro Blu, barca con cui non entrerà mai in grande sintonia, e compra anche lo one tonner Svuzzlebubble che tiene a Marina di Ravenna per partecipare alle regate locali e rinomina Cochè.

Il mondo dei maxi è un mondo carico di relazioni, intenso sotto tutti i punti di vista, dove attraverso la vela si costruiscono amicizie importanti. È anche per questo che Raul condivide il progetto di un nuovo Moro di Venezia con il barone Edmond de Rothschild. Il disegno è ancora di German Frers, con piccole differenze nascono Gitana (che ha il bordo libero più alto) e il Moro di Venezia II, sono costruiti di lega leggera. La barca è stupenda, ma non basta... a vincere.

La scelta di realizzare un maxi leggermente più piccolo degli altri non si rivela vincente nei campionati mondiali. Raul Gardini invece vuole vincere e mette in cantiere un nuovo progetto: di nuovo German Frers, ancora costruzione di lega leggera. Il Moro di Venezia III conquista, finalmente, il mondiale maxi a San Francisco nel 1989. Il timoniere è Paul



Pierre Cayard, giovane e bello, americano della California e allievo dei grandi americani, soprattutto il leggendario Tom Blackaller. La vittoria di quel mondiale è anche l'inizio di una nuova avventura: “ci siamo trovati al bar per festeggiare – racconterà Gardini – io, Paul Cayard, German Frers e Angelo Vianello. Abbiamo deciso che a quel punto si poteva tentare la sfida alla Coppa America, c'era la squadra vincente”.

La grande regata, il massimo trofeo velico era in quegli anni alla fine di un ciclo, era infatti finita l'era dei 12 metri Stazza Internazionale e dopo la sfida che aveva visto in campo il grande monoscafo New Zealand contro il catamarano Stras & Stripes, poi vincitore, i potenziali partecipanti erano alla ricerca di una nuova formula di stazza che consentisse di creare barche più tecnologiche, che sarà la International America's Cup Class.

Per la costruzione degli scafi dall'alluminio si passa al carbonio e Raul Gardini ci vede una sfida nella sfida, qualcosa che è utile a cambiare l'immagine della chimica in cui si sta muovendo l'attività del Gruppo che gestisce, ma anche indirizzata al futuro. Non più chimica pesante ma innovazione tecnologica, dunque era una sfida propedeutica allo sviluppo di nuovi materiali e tecniche di costruzione che vede importanti per il futuro industriale.

Gardini vede giusto ma forse con troppo anticipo: aerei, auto, arredamenti avranno presto pezzi di carbonio. La sfida è lanciata in grande stile e Raul Gardini per sconcertare gli avversari vuole alzare la posta, rendere il gioco difficile. Dichiarò: “questa sfida nasce dalla conoscenza che ho per la vela e per il mare che mi ha portato ad affrontarla sia dal lato sportivo che da quello tecnologico. Con il Moro infatti vogliamo realizzare un progetto pilota nell'area dei materiali avanzati”.

German Frers e il suo studio sono al lavoro per svelare i segreti della nuova regola di stazza, decidono per costruire due barche molto diverse all'inizio e poi mettere a punto i parametri migliori per il progetto.

La costruzione delle barche avviene a Porto Marghera, dove viene allestito il modernissimo cantiere Tencara, con tutto il meglio possibile. Il varo della prima di cinque barche che serviranno al sindacato è a Venezia, non è un semplice varo tecnico ma è una grande festa che coinvolge tutta la città, la regia è di Franco Zeffirelli ci sono i grandi industriali italiani ma nessun politico.

Il Moro di Venezia, rosso e con il simbolico leone d'oro si allena prima a Venezia poi a Palma di Majorca. Cayard vuole tenere in attività l'equipaggio e partecipa vincendo al mon-

diale 50 piedi con Abracadabra poi alla Fastnet Race con Passage to Venice, un grande maxi.

La sede delle regate della Coppa America è San Diego in California. Il team allestisce la sua base a Shelter Island non lontano da Point Loma. Paul Cayard e il suo equipaggio si dimostrano la barca da battere in ogni occasione possibile, la loro preparazione e velocità non hanno confronti con quella degli avversari. Nel 1991 vincono il mondiale di classe senza difficoltà, gli avversari osservano.

Per partecipare al mondiale con due barche hanno deciso di mostrare il terzo scafo, appena arrivato dall'Italia, perché purtroppo in allenamento si era rotto un albero della seconda barca. I battuti capiscono che i suoi parametri sono i migliori della flotta e chi può sviluppare nuovi progetti lo prende come base di partenza.

In una pausa tra gli allenamenti e le regate, Raul e Angelo sono sul tender Todd a Guerriero Negro, una laguna del Messico dove le balene grigie partoriscono e si accoppiano: è un posto magico, dove pescano e pensano alle regate che verranno. È il grande momento: la vela e il progetto di una chimica high tech tutta italiana sono insieme pronte alla sfida.

All'inizio della Louis Vuitton Cup, la regata di selezione degli sfidanti, si capisce che i team forti sono due: New Zealand, che si muove con l'esperienza di Peter Blake come team manager, e Il Moro di Venezia. Infatti, sono loro ad arrivare alla finale sfidanti che si combatte duramente ogni giorno. I kiwi hanno una barca progettata dal neozelandese Bruce Farr con un sistema di chiglie piuttosto complesso (non c'è chiglia e timone ma due chiglie entrambe mobili) che tuttavia si dimostra rapidissima quando le condizioni del vento sono ideali. Il Moro subisce e sembra destinato a perdere la partita e la possibilità di disputare la Coppa America contro il defender americano dalle cui selezioni sta emergendo America Cubed di Bill Koch, che corre più di Stars & Stripes di Dennis Conner.

Quando la situazione sta diventando difficile, Gardini decide una mossa a sorpresa: i neozelandesi stanno utilizzando una barca con bompresso e quando effettuano la manovra di strambata lo utilizzano per il punto di mura della vela di prua in maniera che la giuria della Coppa America, diversa da quella della Louis Vuitton Cup, aveva già giudicato irregolare.

Il Moro ha concluso la quinta regata della finale (si corre al meglio di nove regate, bisogna arrivare a cinque punti) con la bandiera rossa di protesta, Gardini convoca una conferen-



za stampa dove attacca con violenza gli avversari e spiega le sue ragioni. Nella realtà il vantaggio della manovra che eseguono i kiwi si può quantificare in pochi secondi, ma l'effetto delle accuse e della successiva decisione della Giuria di penalizzare di un punto New Zealand per loro è psicologicamente devastante.

I kiwi cominciano a perdere e ogni giorno il Moro diventa più sicuro e aggressivo fino a quando i neozelandesi perdono totalmente la testa e cambiano timoniere e tattico senza, ovviamente, nessun risultato positivo salvo quello di far debuttare quello che sarà l'uomo più forte della Coppa per anni: Russell Coutts. Il Moro così rimonta il suo svantaggio e vincendo la Louis Vuitton Cup diventa la prima barca italiana a disputare la Coppa America.

In campo americano le selezioni per il defender hanno portato alla ribalta Bill Koch e il suo team milionario. Ad affrontarsi saranno i due sindacati che hanno investito di più in uomini e ricerca tecnologica. Koch ha costruito cinque barche che considera rivoluzionarie disegnate da un team del MIT, ma quella scelta è la più vicina alle idee di Doug Peterson che da vero progettista nautico ha interpretato al meglio la lezione del Moro aggiungendo un ingrediente fondamentale: è più stretta. Inoltre gli americani, convinti di essere più lenti stanno rischiando molto con le appendici, timone e chiglia, e ne hanno ridotto drasticamente la loro superficie. La paura di perdere li fa rischiare, ma hanno scelto la direzione giusta, che verrà seguita nelle edizioni successive.

Fin dal primo confronto si capisce, purtroppo, che ogni certezza e sicurezza accumulata prima delle regate è sbagliata: gli americani sono maledettamente veloci. Cayard e il Moro,

dopo aver fatto scelte più conservative sicuri dei loro mezzi, si difendono come possono e vincono una delle sei regate che serviranno per definire il risultato. Il Moro resta, fino ai nostri giorni, l'unica barca italiana ad aver vinto una regata in Coppa America. Raul Gardini fa buon viso a cattiva sorte e dichiara "ce l'abbiamo messa tutta, in questa sfida c'erano tanti contenuti e sono venuti fuori quando servivano. La gente ha capito cosa volevamo fare, il Moro ha vinto nel suo sentimento".

Il sindaco di San Diego, Maureen O'Connor è una bella signora: amministra una città di confine, che vive ogni giorno il desiderio dei messicani di correre verso nord a caccia di una vita senza povertà. Per l'equipaggio del Moro e tanti italiani, al contrario, la vita è stata correre nelle notti libere verso Tijuana e i suoi colori e sapori latini. Quel Sindaco saluta così il Moro di Venezia, creando qualche polemica in campo americano: "Voi italiani dovete essere orgogliosi di questi ragazzi che hanno rappresentato il vostro paese con stile ed eleganza e grande spirito di competizione, sono loro i veri vincenti". Dopo qualche mese è di nuovo Venezia ad accogliere il Moro per una festa di rientro. Il risultato è comunque stato grande, l'equipaggio acclamato, Raul Gardini felice di aver scritto un pezzo di storia della vela e del mare, alle Zattere che tra il pubblico che lo festeggia si accende l'ennesima sigaretta e detta un articolo per La Repubblica: "tornerò".

**Questo articolo è stato scritto da Antonio Vettese per la Fondazione Raul Gardini (www.fondazioneraulgardini.org) che ringraziamo profondamente per averci consentito di ri-proporlo in questa occasione.*



