



Università
Ca' Foscari
Venezia

Corso di Laurea magistrale
(*ordinamento ex D.M. 270/2004*)

in

*Economia e Gestione delle Arti e delle
Attività Culturali*

Tesi di Laurea

—
Ca' Foscari
Dorsoduro 3246
30123 Venezia

Titolo

AMERICA'S CUP WORLD SERIES:
VENEZIA. ORGANIZZAZIONE E
PIANIFICAZIONE DI UN GRANDE
EVENTO SPORTIVO

Relatore

Ch. Prof. Bruno Bernardi

Laureando

Renato Campana
Matricola 812505

Anno Accademico

2012/2013

INDICE

<i>INTRODUZIONE</i>	2
 <i>1. L'AMERICA'S CUP</i>	
<i>LE ORIGINI</i>	4
<i>L'EVOLUZIONE</i>	10
 <i>2. TRADIZIONE E TECNOLOGIA: IL MAGGIO VENEZIANO</i>	
<i>TRADIZIONE E TECNOLOGIA: IL MAGGIO VENEZIANO</i>	22
<i>IL CONTRATTO BIENNALE E L'ANNULLAMENTO DELLA SECONDA TAPPA VENEZIANA</i>	57
 <i>3. L'ARSENALE DI VENEZIA E IL SUO RUOLO NELLA RIQUALIFICAZIONE TERRITORIALE</i>	
<i>UN PO' DI STORIA</i>	60
<i>I GIORNI NOSTRI</i>	65
<i>L'AMERICA'S CUP WORLD SERIES COME OPPORTUNITÀ DI RIQUALIFICAZIONE TERRITORIALE</i>	74
 <i>BIBLIOGRAFIA</i>	90

INTRODUZIONE

È tempo di grandi trasformazioni. La tradizione abbandona la sua forma e plasma il suo avvenire cavalcando un profondo rinnovamento. È l'avanguardia tecnologica a dettare la rotta del cambiamento e imperturbabile regge il timone di un amato e odiato progresso. Per la prima volta nella sua storia l'America's Cup si sveste del suo tradizionale abito conservatore e abbraccia la logica dell'Universale. Non più diletto per privilegiati cultori, ma spettacolo per la Prima Serata. L'era dei marinai su affascinanti velieri pare già leggenda, ed è l'alba di una nuova concezione di protagonisti, quasi più simili a super atleti con in pugno il timone nervoso di un fuoriclasse tecnologico.

È tradizione che incontra tecnologia. È il passato, la storia che riscrive il suo avvenire reinventandosi in un nuovo dipinto.

E Venezia non rimane spettatrice di fronte al nuovo orizzonte, cullata nella sua leggenda prova a pennellare per sé e per il suo compimento una nuova primavera, abbracciandosi all'avanguardia che pare nata per salvarla. Il peso della storia lascia il posto alla tecnica e il mare che ha visto Venezia nascere, torna ad accarezzarla. Ispirata dalla sua vocazione indissolubilmente ancorata al vento e all'acqua, la città del Leone Alato ha voluto accogliere il progresso della moderna tecnologia.

La storia si lega al proprio futuro, dunque e l'Arsenale guarda al suo passato con la serena coscienza di un nuovo cammino. Ormai rassegnato all'oblio e al nostalgico ricordo di un trascorso leggendario e colmo di brillante vivacità, il glorioso Arzanà si è lasciato andare tra le rassicuranti braccia di un nuovo disegno e si è trovato ad essere il primo attore sul palco di una moderna scena. Ridestato dal suo torpore, ha saputo condurre in modo magistrale la difficile interpretazione.

Il matrimonio tra Venezia e la Coppa America pareva già scritto nel Segno. Il passato li aveva già avvicinati quando Il Moro riuscì a entrare nella storia dell'una e dell'altra, ma lo scorrere del tempo pareva averli resi sconosciuti.

Il connubio celebrato nel maggio del 2012 è arrivato come un'onda di

rinnovamento per Venezia, capace di riattivare la linfa economica e organizzativa utile per promuovere progetti fermati dall'inerzia e dal processo burocratico. L'Arsenale ad esempio, coinvolto in un programma decennale di forte riqualificazione urbana, che solo negli ultimi anni ha visto la sua evoluzione accelerarsi, è stato capace di rendersi protagonista e farsi bello di fronte alla scena internazionale. Il tutto inserito in una cornice di avanguardia tecnologica, con il sistema MOSE a tessere le fila.

Per America's Cup l'evento veneziano delle World Series è valso da palcoscenico promozionale ed è stato sviluppato interamente sugli elementi comuni condivisi dalle due parti del matrimonio. È questione recente, per la storica Coppa, il suo profondo rinnovamento. Condividere questa svolta epocale su un palco che vive una tradizione ed un avvenire simili è stata la leva per il buon successo del connubio.

Solo le logiche affaristiche hanno impedito la seconda riuscita dell'unione, ma il futuro è ancora tutto da scrivere e le occasioni per incontrarsi di nuovo, Venezia e la Coppa d'argento, sapranno tesserle. L'una e l'altra in una nuova veste.

CAPITOLO I

1. L'AMERICA'S CUP

Dopo America chi è il secondo?... Non c'è secondo, Maestà...¹

REGINA VITTORIA del Regno Unito

- **LE ORIGINI**

La storia dell'America's Cup ebbe origine nel 1850, quando Alberto di Sassonia-Coburgo-Gotha, principe consorte del Regno Unito d'Inghilterra, decise di patrocinare una fiera mondiale organizzata per celebrare e promuovere la magnificenza dell'Impero Britannico. Tra le numerose cerimonie previste, non poterono mancare i duelli velici, sfide accessibili ai marinai di tutti i paesi dove il Regno Unito aveva autorità e influenza. A quell'epoca l'Inghilterra era considerata la Regina dei Mari e con la sicurezza della vittoria, competere in sfide di vela arricchiva la sua autocelebrazione. Fra i vari paesi furono dunque invitati anche gli americani con un formale invito affidato al duca di Wilson del



La Coppa delle Cento Ghinee

¹ M. Oriani, *Coppa America la vera storia*, Panama Editore, Milano 2006, p.26-27. Fu questa la domanda che secondo la leggenda la Regina Vittoria del Regno Unito pronunciò quando vide la goletta America vincere in solitaria la Coppa delle Cento Ghinee.

Royal Yacht Club Squadron di Cowes ed inviato al New York Yacht Club, fondato da John Cox Stevens. Gli americani dal canto loro, sicuri dell'avanguardia della loro nautica rispetto a quella inglese, tradizionale e obsoleta, accettarono l'invito senza troppi indugi.

America, questo il nome della goletta scelta per l'avventura, il ventun giugno del 1851 salpò da Hoboken con tredici uomini d'equipaggio e il comandante Dick Brown verso il Vecchio Continente dove vi arrivò dopo un viaggio di circa un mese. A seguito di varie resistenze da parte inglese, dovute a ben nascosti timori di sfigurare in un confronto con i cugini d'oltre oceano, venne infine indetta una regata aperta a chiunque



America

che dava come premio una vecchia brocca di argento del valore di cento ghinee (circa cento sterline) opera di Robert Garrard, argentiere della Regina. La coppa, dal peso di circa quattro chili e dall'altezza di ottantun centimetri, venne messa in palio per la regata con un premio aggiuntivo di cento ghinee.

Venerdì ventidue agosto 1851 a Cowes, nel nord dell'Isola di Wight venne dato il colpo di cannone che sancì il via alla Coppa delle Cento Ghinee che vide quindici barche regatare, tutte inglesi tranne America. La sfida fu giocata su un percorso stabilito attorno all'Isola di Wight in senso orario con arrivo di nuovo a Cowes. Dopo dieci ore e trentasette minuti, America tagliò il traguardo per prima seguita dall'inglese Aurora con diciotto minuti di ritardo. Le altre imbarcazioni arrivarono con ore di ritardo o si ritirarono definitivamente.

“Nasce così la leggenda [...] di Sua Maestà che chiede al comandante del suo

yacht «...*dopo America chi è il secondo?...*» e si sente rispettosamente quanto melanconicamente rispondere «...*non c'è secondo, Maestà...*»².

La vittoria americana fu più di una sconfitta per il Regno Unito, fu l'emblema di una nuova epoca, iniziò a percepire e ad avvertire negli equilibri mondiali una posizione via via corrosa dalla nascente potenza americana.

La Coppa delle Cento Ghinee venne portata a New York e Stevens e gli altri vincitori di America decisero di donarla al New York Yacht Club l'otto luglio del 1857 attraverso un atto di donazione, il Deed Of Gift, che fissò precisi vincoli. La coppa venne ribattezzata Coppa America, in onore della gloriosa goletta e venne deciso di renderla un trofeo internazionale, premio di una competizione amichevole tra le nazioni.

George L. Schuyler, l'ultimo armatore di America ancora vivo, nel 1887 rielaborò l'atto nella sua versione definitiva che venne depositata presso la Corte Suprema dello Stato di New York il ventiquattro ottobre 1887. Con il Deed of Gift nacque così l'America's Cup che ne ha fatto la sua Costituzione ancor oggi in vigore.

La Coppa America rappresenta oggi il più antico trofeo sportivo al mondo per cui ancora oggi si compete. Da quando la Coppa venne vinta dal New York Yacht Club, il Regno Unito cercò incessantemente di riportarla sul suolo britannico, ma non riuscì mai. Fra i valorosi che tentarono di battere l'egemonia statunitense fu illustre lo scozzese Sir Thomas Lipton, il Barone del Tè che tra il 1899 e il 1930 lanciò per cinque volte il guanto si sfida per l'ambita Coppa, tutte e cinque con i suoi yacht dal nome Shamrock. Uscì dai duelli sempre sconfitto ma solo sportivamente parlando, non per la pubblicità che queste generavano sulla sua compagnia, rinomata ancora oggi. Fu infatti il primo che fiutò il *business* delle sponsorizzazioni nel mondo dello sport e il primo ad introdurle.

L'egemonia statunitense, con il New York Yacht Club, rimase imbattuta per centotrentadue anni, la serie vincente più lunga mai realizzata nello sport. Per venticinque sfide consecutive nessuno riuscì mai a battere i campioni dello Yacht Club newyorkese e a vincere l'America's Cup. Fu soltanto nel 1983 che l'imbattibilità degli Stati Uniti venne rotta per la prima volta e a riuscirci fu Australia II del Royal Perth Yacht Club di Perth nell'ovest dell'Australia. La Coppa tornò però negli Stati Uniti già

2 Ibidem.

nell'edizione successiva del 1987 con l'americana Stars & Stripes 87 del San Diego Yacht Club, con al timone Dennis Conner, lo stesso skipper che perse la finale nella storica edizione precedente.

Il dominio statunitense sull'America's Cup venne battuto solo cinque volte nell'arco di centosessantadue anni di storia della competizione ad oggi, rendendo il trofeo velico il più difficile da conquistare al mondo. La prima volta nel 1983 dall'australiana Australia II con al timone John Bertrand, in seguito per tre edizioni consecutive, nel 1995 dalla neozelandese Team New Zealand, nel 2000 con l'italiana Luna Rossa, che batté America One nella Louis Vuitton Cup, nel 2003 con la svizzera Alinghi contro BMW Oracle Racing sempre nella stessa coppa e nel 2007 nelle semifinali della Louis Vuitton Cup, quando Luna Rossa riuscì ad avere la meglio su BMW Oracle Racing che riportò il trofeo negli Stati Uniti tre anni dopo nella 33^{esima} America's Cup contro la svizzera Alinghi.

Fino alla fine degli anni sessanta, a lanciare il guanto di sfida al *Defender* (il detentore della Coppa), era un solo Yacht Club. Nel 1970 ci fu una novità, la sfida fu lanciata da più di un *Challenger* (sfidante). Venne così organizzata una nuova manifestazione velistica tra gli sfidanti, il cui vincitore avrebbe avuto il diritto a competere per l'America's Cup. Dal 1983 la multinazionale francese Louis Vuitton strinse un accordo di sponsorizzazione con America's Cup e diede il proprio nome alla regata di selezione degli sfidanti che da allora fu battezzata Louis Vuitton Cup. Il Challenger capace di vincerla era dunque lo sfidante più forte possibile e guadagnava il diritto a contendersi la Coppa America con il Defender.

A tutt'oggi sono solo quattro le nazioni che nella storia sono riuscite a conquistare l'America's Cup. Oltre agli Stati Uniti, infatti, sono entrate nella leggenda solo l'Australia, la Nuova Zelanda e la Svizzera.

L'Italia non è mai riuscita a conquistarla nonostante diversi tentativi. La prima volta che uno Yacht Club italiano si presentò come sfidante fu nel 1983 con Azzurra dello Yacht Club Costa Smeralda che però non andò oltre le semifinali della Louis Vuitton Cup. Nel 1987 fu la volta di Italia dello Yacht Club Italiano che si fermò al settimo posto della Louis Vuitton Cup. Successo maggiore lo ebbe invece il Moro di Venezia dell'imprenditore Raul Gardini con l'appoggio dello Yacht Club Compagnia della Vela che nel 1992, con al timone Paul Cayard, riuscì ad aggiudicarsi la Louis

Vuitton Cup battendo in finale i neozelandesi di New Zealand Challenge. Fu però sconfitta da America³ nella finale di America's Cup e la Coppa tornò negli Stati Uniti.

Nel 2000 nacque invece l'esperienza di Luna Rossa dall'idea dell'imprenditore Patrizio Bertelli supportato nell'avventura dallo Yacht Club Punta Ala che lanciò la sfida al Royal New Zealand Yacht Squadron, detentore dell'America's Cup, il ventuno aprile 1997. Luna Rossa vinse la Louis Vuitton Cup il sei febbraio del 2000, battendo in una finale passata

alla storia come una delle più entusiasmanti, gli americani di America One, timonata proprio da Paul Cayard che era entrato nella storia otto anni prima con Il Moro di Venezia. La vittoria in Louis Vuitton Cup consentì a Luna Rossa di accedere in finale di



Luna Rossa contro Black Magic

America's Cup e il venti febbraio del 2000 si disputò la prima regata contro i neozelandesi di Black Magic. Il percorso di Luna Rossa fu subito difficile, la superiorità degli avversari fu evidente fin dalle prime virate e lo scafo italiano dovette chinarsi al dominio dello scafo neozelandese. L'ultima finale di America's Cup del millennio, fu conquistata da Black Magic che su cinque regate da disputare le vinse tutte. L'avventura per Luna Rossa fu comunque memorabile e destò subito l'interesse e l'entusiasmo internazionale.

Nello stesso anno fu di nuovo lo Yacht Club Punta Ala a divenire Challenger of Record (così viene chiamato lo Yacht Club che per primo lancia la sfida ed acquisisce

quindi il diritto a rappresentare il sindacato degli sfidanti) e l'edizione successiva dell'America's Cup fu organizzata nel 2003. Tra gli sfidanti si fece avanti anche un altro Yacht Club italiano, il Club Nautico di Roma che promosse la sua candidatura con Mascalzone Latino. La Louis Vuitton Cup (ed anche l'America's Cup) fu però vinta dalla svizzera Alinghi, lasciando Luna Rossa in semifinale.

Nel 2007 le cose andarono meglio e Luna Rossa riuscì a battere la statunitense BMW Oracle in semifinale di Louis Vuitton Cup. Fu il primo scafo italiano ad accedere per due volte in finale dove trovò però i rivali storici di Team New Zealand che dominarono la sfida esattamente come successe sette anni prima ad Auckland. Oltre a Luna Rossa nell'edizione del 2007 parteciparono anche altri due scafi italiani. Il primo, Mascalzone Latino rappresentato dal Club Nautico di Roma e il secondo +39 Challenge del Circolo Vela Gargnano. Entrambi però non ebbero successo e si classificarono rispettivamente al sesto e al nono posto della Louis Vuitton Cup su undici partecipanti.

Il tre agosto 2007 Bertelli annunciò di voler ritirare Luna Rossa dalla storica Coppa, non avrebbe quindi partecipato alla 33^{esima} America's Cup. Dichiarò che il ciclo della storica Luna si era ormai esaurito. Il nove dicembre del 2008, però tornò sui suoi passi e decise di iscrivere la barca alla competizione con il guidone dello Yacht Club Punta Ala. La 33^{esima} America's Cup del 2010, però si giocò in modo anomalo e con un solo sfidante, il Challenger of Record BMW Oracle Racing. La finale contro il defender Alinghi fu vinta dall'imponente trimarano statunitense.

Il percorso di Luna Rossa, interrotto nell'edizione del 2010, è ripreso in preparazione alla 34^{esima} America's Cup, in programma a San Francisco nell'estate del 2013 con in nuovi catamarani AC72. Durante il 2011, 2012 e il 2013 lo scafo italiano ha partecipato ad una nuova serie di regate organizzate da America's Cup con diverse tappe in tutto il mondo, le World Series. Queste regate di preparazione alla Louis Vuitton Cup, che però non concorrono a determinarne la classifica, sono arrivate anche in Italia e a Venezia nel maggio del 2012.

- **L'EVOLUZIONE**

Nel corso della sua storia l'America's Cup ha attraversato diverse fasi di evoluzione, nella sua organizzazione, nelle sue regole e nelle sue barche. Le tecnologie di costruzione nautica evolvono molto rapidamente e la Coppa America, come massimo evento velico al mondo ha dovuto modellarsi a questa evoluzione fin dalla sua nascita.



L'America's Cup

Negli ultimi anni, soprattutto, l'avanguardia nelle tecniche di progettazione e costruzione sono valse come un valido alleato alla spettacolarizzazione e quindi alla visibilità della Coppa. In quest'ottica i multiscafi hanno giocato un ruolo fondamentale.

Fin dalle origini dell'America's Cup le regate si sono svolte tradizionalmente sui più classici monoscafi, cioè barche costruite su un solo scafo. Sono le barche più comuni, più diffuse. A cambiare erano soprattutto le dimensioni e le tecnologie di design degli scafi e delle barche, così come le dimensioni, i materiali e le tecniche di costruzione delle vele. I primi anni della Coppa erano gli anni degli *schooner* come la leggendaria America, imponenti velieri a due o più alberi con vele di diverse tipo e dimensione che

dominarono la scena sino al 1876. Più piccoli e veloci, i *cutter* sostituirono gli *schooner*. Erano dotati di un solo albero e armate di una sola randa e generalmente due fiocchi. Rimasero sulla scena fino al 1893 quando per l'America's Cup e l'ingegneria nautica si aprì una nuova era, quella dei *90 footer* (LWL). Più grandi e impressionanti dei precedenti modelli di yacht (novanta piedi appunto) s'imposero fino al 1903 ed ebbero

il loro culmine nella sfida di Coppa America tra Reliance e Shamrock III di Sir Thomas Lipton. Erano degli yacht assai costosi e di difficile costruzione, vennero perciò sostituiti già intorno al 1920 dai più moderni yacht appartenenti alla J-class, una classe di imbarcazioni più performanti che venne stabilita come regola universale per le sfide di America's Cup fino al 1937.

Dopo le due Guerre Mondiali la situazione economica non permetteva di sostenere eccessive spese per la costruzione di yacht del calibro di quelli che si contesero la Coppa nei primi anni del novecento, così il New York Yacht Club istituì una nuova classe di yacht, la 12 metre class per riaccendere l'interesse all'America's Cup. La classe, che durò fino al 1988, stabilì la costruzione di barche più piccole e più leggere per attrarre anche gli Yacht Club meno dotati finanziariamente. Australia II, il primo yacht al mondo a rompere l'egemonia statunitense sull'America's Cup, è un esempio di questo tipo di imbarcazioni.

Nel 1988 venne introdotta la International America's Cup Class (IACC) che andò a sostituire la ormai superata 12 metre class. La nuova classe, che rimase valida fino al 2007, determinò la costruzione di imbarcazioni monoscafo e con un solo albero con lunghezza massima di circa venticinque metri. Fu introdotta nel 1992 alla Louis Vuitton Cup vinta dal Moro di Venezia di Raul Gardini. Per la IACC fu deciso il blindamento, cioè venne resa uniforme e l'unica classe utilizzabile per la competizione onde evitare quanto successo nella precedente edizione del 1988 quando il challenger Team New Zealand decise di lanciare la sfida imponendosi con un monoscafo di novanta piedi (circa trentasei metri), cioè il massimo previsto dal regolamento del Deed of Gift a cui decise di ispirarsi. Il defender statunitense Stars and Stripes, che voleva continuare a regatare con gli scafi da dodici metri, trovandosi in una situazione di svantaggio temporale, trovò nel regolamento il modo di competere con un catamarano di sessanta piedi (diciotto metri). Riuscì così a vincere l'America's Cup sfruttando la notevole differenza di agilità e velocità del suo multiscafo.

Per evitare ancora situazioni simili fu deciso, quindi, di adottare una regolamentazione precisa e uniforme degli scafi ammessi alla competizione che sfociò nell'IACC che rimase valido fino al 2007.

Gli anni della 32^{esima} America's Cup decretarono per la Coppa una nuova alba. Per l'edizione del 2007 a Valencia fu istituito un nuovo organismo, l'AC Management, che

venne promosso per sovrintendere su ogni dettaglio dell'organizzazione dell'evento così come della Louis Vuitton Cup. Venne istituito un programma di regate precedenti alla finale e l'evento riscosse un grandioso successo.

“La 32^{esima} America's Cup, disputata a Valencia, fu un successo eccezionale. Il Comitato Organizzatore riuscì infatti a trasformare l'evento in qualcosa di mai visto prima. Un programma di regate lungo quattro anni portò la Coppa America in diverse nazioni europee, facendo aumentare l'interesse del pubblico. Una gran cassa che richiamò sfidanti da paesi debuttanti, come il Sud Africa e la Cina”³.

Nella 33^{esima} America's Cup, organizzata nell'estate del 2010 famosa per essere stata combattuta soprattutto in tribunale, si tornò ad una situazione simile a quella del 1988. Dopo vari contenziosi su qualsiasi aspetto dell'organizzazione della Coppa tra il defender svizzero Alinghi e il challenger statunitense BMW Oracle Racing, sorti soprattutto per stabilire la legittimità del Challenger of Record (individuato dal Defender in un appena nato Club Náutico Español de Vela), si decise finalmente di competere dall'otto al quattordici febbraio del 2010 a Valencia. BMW Oracle Racing fu il nuovo Challenger of Record e la sfida contro Alinghi si giocò.

La vera rivoluzione dell'America's Cup del 2010 furono le imbarcazioni con una nuova classe stabilita dal Defender il cinque luglio del 2007 che prevedeva barche più grandi di quelle previste dalla precedente classe (novanta piedi fuori tutto) e venti uomini a formare l'equipaggio. BMW Oracle si presentò con il trimarano USA-17 (grande novanta piedi sia in lunghezza che in larghezza) che rappresentò un'assoluta novità per la competizione, non erano infatti mai stata utilizzati trimarani in tutta la storia dell'America's Cup. Alinghi, invece, avendo avuto meno tempo a disposizione per la costruzione del suo multiscafo, preferì presentarsi con un catamarano (Alinghi 5), più veloce e semplice da realizzare.

La sfida, al meglio di tre regate fu nettamente vinta dal team statunitense per due a zero che riuscì così a riportare la Coppa in America dopo un digiuno durato diciotto anni.

3 *Un viaggio attraverso la storia*, disponibile su www.americascup.com [Consultato nel mese di aprile 2013].

I primi anni del nuovo secolo, dunque, sono per America's Cup rivoluzionari, sono anni in cui l'organizzazione della Coppa lavora per rendere l'evento conosciuto in ogni parte del globo. Al fine di massimizzare ed ampliare l'*audience* delle regate, l'organizzazione della 33^{esima} America's Cup decise di liberalizzare i diritti televisivi per la trasmissione

in diretta delle sfide. Le immagini dei due sfidanti rimbalzarono sulle televisioni di tutto il mondo e in Italia, oltre all'emittente La7, l'evento fu trasmesso anche dalla Rai, Sportitalia e



Usa-17 e Alinghi 5

Dahlia Sport. La7 perse così l'esclusività dei diritti che aveva avuto nella precedente edizione. Le regate furono trasmesse anche in diretta *streaming* sul sito ufficiale di America's Cup e in repliche successive.

Successivamente alla 33^{esima} America's Cup, che presentò in gara per la prima volta nella storia della Coppa due imbarcazioni multiscafo, che per loro natura sono televisivamente più spettacolari rispetto ai monoscafo, fu deciso che il futuro della competizione avrebbe dovuto giocarsi con sfide tra catamarani per rendere la manifestazione più attraente per l'audience televisiva. Nel settembre del 2010 il defender statunitense BMW Oracle ha annunciato per la nuova edizione del 2013 una nuova classe di scafi, l'AC72. L'America's Cup Class 72 prevede la costruzione di imbarcazioni della tipologia catamarano di lunghezza massima pari a settantadue piedi e un'ala rigida di quaranta metri di altezza che sostituisce la classica Randa, non più nei suoi classici tessuti ma in carbonio, con un design ed una conformazione di derivazione tecnologica aeronautica (introdotta dal trimarano di BMW Oracle, Usa-17).

“[...] Per la Coppa America 2013 aumenta la lunghezza e di conseguenza

crescono anche tutte le altre misure dei catamarani in gara. Le dimensioni degli AC72, le imbarcazioni dell'America's Cup che si disputa a San Francisco nel 2013 (da luglio a settembre), sono notevoli [...]. Aumentano di conseguenza anche le difficoltà sia nella gestione a terra (l'altezza dell'ala rigida passa da ventun metri a quaranta), sia in navigazione. Cambia anche il numero di uomini a bordo: da cinque a undici”⁴.

Sulla stampa mondiale si iniziava a parlare di rivoluzione con la fine dell'era dei monoscafo che hanno accompagnato la Coppa fin dalla sua nascita. L'interesse mediatico diventava totale e l'entusiasmo iniziava a crescere.

“Addio a oltre un mezzo secolo di storia. La Coppa America, dopo centocinquantanove anni, sceglie i multiscafi, come nell'ultima singolare edizione dello scorso febbraio, con la sfida tra i giganti di Alinghi e Bmw Oracle. Sembrava un capitolo a parte, un episodio bizzarro frutto del braccio di ferro tra i due magnati che si contendevano il trofeo sportivo più antico del mondo, Larry Ellison ed Ernesto Bertarelli. Invece l'America's Cup lascia (per sempre?) il fascino dei monoscafi che ne hanno scritto la storia, dalla goletta America, che portò la Coppa delle Cento Ghinee a New York, ai cutter dell'epoca di Thomas Lipton, dai meravigliosi J-Class degli anni Trenta alla «Classe Coppa America» che ha accompagnato le ultime edizioni a partire da quella del Moro di Venezia, all'avventura di Luna Rossa fino al 2007 a Valencia, con il bis di Alinghi. Nel 2013 gli sfidanti che vorranno contendere il trofeo ora custodito dal Golden Gate Yacht Club di San Francisco, lo dovranno fare realizzando un catamarano con le caratteristiche di base presentate a Valencia da Russel Coutts, plenipotenziario di Larry Ellison e del defender Bmw Oracle, insieme a Vincenzo Onorato, che con il Mascalzone Latino Audi Team ha il ruolo di Challenger of Records, ovvero di rappresentante di tutti gli altri possibili sfidanti. Quella decisa dal detentore è una vera e propria rivoluzione [...]. Nasce così l'AC72, un catamarano con ala rigida (al posto della tradizionale vela principale), sul modello di quella usata proprio da Oracle per il trimarano che ha trionfato nella 33^{esima} edizione. Saranno un po' meno grandi dei due giganti visti in regata a Valencia [...] ma sempre in grado di sollevare uno scafo già con cinque nodi di vento e sviluppare una velocità superiore a quella del vento reale anche ben sotto i dieci nodi. Insomma, è stata data priorità allo spettacolo sia per

4 La Redazione, *AC72, il gigante della Coppa America*, in “Corriere della Sera”, 10 maggio 2013.

l'aspetto visivo (dalla prossima edizione cameraman a bordo durante la regata), sia per quello delle attese di condizioni meteo ideali, che erano un problema e dovrebbero ridursi, almeno in teoria [...]”⁵.

Per lo skipper neozelandese e amministratore delegato di BMW Oracle Racing



L'AC72 di Luna Rossa ad Auckland

Russel Coutts, l'introduzione della nuova classe degli AC72 è nata per portare all'America's Cup il rilancio che da tempo era in progetto.

«Queste barche hanno un'accelerazione fantastica, sono più flessibili e vanno benissimo per il match race» ha dichiarato Russell Coutts durante la conferenza stampa di oggi a Valencia. *«Avevamo l'esigenza di rinnovare radicalmente la Coppa America per attrarre anche un pubblico più giovane, e ridurre drasticamente i costi per i team e per i loro sponsor - ha proseguito Coutts - abbiamo elaborato il*

*protocollo più equo e paritario della storia di questa competizione che permetterà la partecipazione di molti team, in grado di competere ai massimi livelli per la conquista del Trofeo più ambito»*⁶.

L'ambizione di America's Cup è dunque quella di rendere universale lo storico evento velico. Nel corso dei suoi anni la Coppa ha attratto l'interesse di milioni di

5 E. Girompini, *La rivoluzione della Coppa America, dopo 159 anni il futuro è dei catamarani* in "Corriere della Sera", 13 settembre 2010.

6 La Redazione ANSA, *Vela: Coppa America; in gara catamarani 72' ad ala rigida*, 13 settembre 2010, disponibile su www.ansa.it [Consultato nel mese di maggio 2013].

persone, ma la sua audience è rimasta generalmente confinata nella cornice degli appassionati di Vela. Il proposito, divenuto insistente nell'ultimo decennio è quello di allargare il proprio bacino di consenso e raggiungere una vasta popolarità anche al di fuori della nicchia degli appassionati. L'audience meno interessata allo sport della Vela è per sua natura distratta rispetto alle regate, dunque per mostrare attrazione richiede spettacolarizzazione e innovazione del *format* della Coppa.

Per catalizzare un numero crescente di spettatori e rendere universale l'audience si è scelta l'avanguardia tecnologica dei contemporanei catamarani. Mentre il monoscafo è più tradizionale, il multiscafo garantisce per le regate uno spettacolo più appariscente, più cinematografico, con manovre estreme e intrise di effetti speciali. La tecnologia e la costruzione in sé dei catamarani è spettacolare, con la vela di Randa ormai sostituita da un'ala di derivazione aeronautica che permette di raggiungere velocità più elevate e di regatare anche in condizioni di scarso vento.

L'obiettivo è rendere l'America's Cup la "Formula Uno del mare"⁷ con scafi sempre più tecnologici e capaci di raggiungere alte velocità rispetto al passato. Inoltre nel nuovo format è stato completamente rivisto il sistema di riprese televisive, implementando un'avanzata configurazione di telecamere e microfoni a bordo, esattamente come in Formula Uno, per rendere più attraente il prodotto televisivo.

«*«Siamo convinti che il nuovo format, così come le nuove barche, rimetteranno l'America's Cup al vertice del nostro sport – ha detto il CEO di Oracle Racing, Russell Coutts, quando sono state annunciate le novità nel settembre del 2010 –. Queste novità daranno ai team, e ai loro partner, pari opportunità e una stabilità economica a lungo termine tanto. Abbiamo promesso un evento competitivo e innovazione e credo che la promessa sia stata mantenuta»*. Portare le regate tra la gente è la nuova priorità. Oltre ai percorsi prossimi alla costa e al pubblico, la copertura televisiva saprà coinvolgere quanti seguiranno l'evento da casa. Tramite nuove tecnologie grafiche, esaltate dalle riprese effettuate dalle telecamere e dai microfoni posizionati a bordo, seguire la 34^{esima} Coppa America in tv potrebbe essere addirittura più coinvolgente che essere *in loco* a guardarla di persona. Allo stesso modo, tramite il web si potrà differenziare l'offerta e portare alla ribalta i personaggi che sono dietro ai team e rendere vive le storie, sempre

7 A. Splendore, *America's Cup 2013, nuove regole per la sicurezza delle regate e degli atleti*, in "Il Domani dello Sport", 7 giugno 2013.

e ovunque. Nel 2013 la corsa all'America's Cup raggiungerà il suo apice in quel di San Francisco, città ospitante dell'evento. Lo spettacolare anfiteatro naturale della baia sarà il palcoscenico della Louis Vuitton Cup e delle finali dell'America's Cup”⁸.

Nella conferenza stampa del settembre 2010 è stata inoltre introdotta contemporaneamente una seconda classe, l'AC45 sviluppata per permettere ai team di allenarsi e perfezionarsi in vista delle regate di San Francisco e soprattutto per prendere confidenza con i nuovi AC72 e la novità dell'ala rigida. Gli AC45 sono catamarani identici ai giganti della nuova classe, ma di dimensione ridotte di circa la metà per tutte le specifiche tecniche.

“Ci sono due nuove classi di barche, entrambe più potenti, più impegnative per gli equipaggi e più veloci di quanto si sia mai visto prima in ambito Coppa America. I catamarani AC45 saranno utilizzati nel corso del 2011 e nei primi mesi del 2012. Sono stati progettati con l'obiettivo di dare ai team la possibilità di abituarsi all'ala rigida in attesa di poter navigare a bordo degli AC72, catamarani rivoluzionari che saranno utilizzati nel 2013 durante la Louis Vuitton Cup e nell'America's Cup”⁹.



L'AC45 di Red Bull a Venezia

L'introduzione degli AC45 è arrivata di pari passo con la creazione di un nuovo

⁸ *Formato dell'evento, AC Finals*, disponibile su www.americascup.com [Consultato nel mese di aprile 2013].

⁹ *Ibidem*.

circuito di regate, le America's Cup World Series. Sono un format di eventi creati per incrementare la conoscenza del *brand* di Coppa America nel mondo e per attrarre così sponsor per le squadre partecipanti. Avviate nel 2011, le World Series prevedono per ogni tappa, che viene organizzata in diverse città nel mondo, una settimana di regate fra i team partecipanti (sono i medesimi iscritti alla Louis Vuitton Cup e all'America's Cup del 2013). I catamarani scelti per le regate sono per tutti gli AC45 e alla fine di ogni serie (di durata annuale) viene premiato il vincitore dell'America's Cup World Series per quella stagione. Le regate non hanno dunque alcuna influenza sulla determinazione della classifica né per la Louis Vuitton Cup e né per l'America's Cup ma solo per quella specifica delle World Series.

La realizzazione di questo nuovo format esprime la precisa volontà da parte di America's Cup di avvicinarsi al suo potenziale pubblico, portando l'evento direttamente dove c'è interesse in un'ottica di ampliamento della visibilità e valorizzazione del brand.

“L'America's Cup World Series è un circuito di regate che porterà l'azione tipica della Coppa in alcune delle località più rinomate al mondo. L'AC World Series permetterà ai team e ai loro velisti di prepararsi in vista della Louis Vuitton Cup, delle Defender Series (se necessarie) e delle finali dell'America's Cup. Con il passaggio agli avveniristici catamarani dotati di ala rigida, sarà tempo di grande attività per tutti gli uomini impegnati tra le boe. Al tempo stesso, i vari eventi avvicineranno l'America's Cup agli appassionati di tutto il mondo, dando a migliaia di persone l'opportunità di seguire l'azione da vicino”¹⁰.

E proprio in una delle tappe delle World Series nel maggio del 2012 a Venezia è stata ufficializzata la *partnership* tra America's Cup e Red Bull che prevede l'introduzione di un nuovo format di competizione, la Red Bull Youth America's Cup. La formula del nuovo campionato prevede che a competere siano i giovani velisti tra i diciannove e i ventiquattro anni sulla classe di scafi AC45, introdotta nel 2010 anche e soprattutto per questa nuova competizione.

“Per la prima volta nella storia della Coppa America, i giovani più promettenti avranno davanti a loro un percorso chiaro per ambire a uno dei trofei più prestigiosi

¹⁰ Ibidem.

dello sport. «Credo che questa sia una delle novità più entusiasmanti introdotte nell’America’s Cup da molto tempo a questa parte» ha detto James Spithill di Oracle Team USA che, nel 2010, a soli trent’anni, è diventato il più giovane skipper ad aver vinto la Coppa America [...]. «Riuscire a entrare nel giro dell’America’s Cup è molto dura. Io sono stato molto fortunato ad aver avuto una possibilità quando avevo diciannove anni con Young Australia, un team che mi ha dato la possibilità di farmi notare. Credo sia giunto il momento di dare ad altri le stesse opportunità: è ora di modificare le tradizioni e aprire le porte ai più giovani, invece di ostacolarne l’ingresso nel giro che conta». La Red Bull Youth America’s Cup permetterà ai campioni in erba di accedere al mondo dell’agonismo velico di massimo livello a bordo di catamarani capaci di elevatissime prestazioni. Le regate si svolgeranno a bordo degli avveniristici e velocissimi AC45, i catamarani utilizzati durante le America’s Cup World Series [...]]”¹¹.

La Coppa America dei giovani è frutto di una partnership tra America’s Cup e Red Bull che ha quindi siglato un accordo con la società americana, divenendone sponsor. Ed è proprio per la ricerca di sponsorizzazioni e per la visibilità garantita a quelli già legati alla Coppa e ai team che le World Series sono state ideate. Non solo portano visibilità al brand di America’s Cup, a beneficiare della grande cassa di risonanza delle regate intorno al globo sono anche gli sponsor che ormai sono diventati parte indissolubile della Coppa e dei team, finanche delle barche da cui spesso prendono il nome o le livree. Ne è un esempio la Louis Vuitton Cup, sponsorizzata dalla società francese da cui la Coppa prende il nome, o la stessa Red Bull Youth America’s Cup o per quanto riguarda i team Prada Challenge, il sindacato italiano di Luna Rossa, sponsorizzato da Prada o BMW Oracle Racing, nel cui nome coesistono ben due importanti sponsor internazionali, la società automobilistica tedesca BMW e la società di software Oracle Corporation, il cui fondatore Larry Ellison è anche l’armatore del team velico.

Collaborazioni simili avvengono anche in altri sport come nel mondo del calcio, dove ormai è diffuso il fenomeno del *naming right* per gli stadi di proprietà delle società di calcio che prendono il nome dallo sponsor che ha acquistato i diritti. Diversi esempi

¹¹ *Red Bull Youth America’s Cup presentata oggi a Venezia e San Francisco*, disponibile su www.redbull.it [Consultato nel mese di aprile 2013].

sono l'Allianz Arena, stadio di proprietà della squadra tedesca Bayern Monaco, l'Emirates Stadium, della squadra inglese dell'Arsenal, oppure il Red Bull Salisburgo, il cui sponsor è nel nome della squadra.

Nell'America's Cup il fenomeno delle sponsorizzazioni in chiave moderna nacque intorno agli anni ottanta del novecento, sebbene alcune forme primitive possono essere riscontrabili anche agli esordi della competizione. Ne sfruttò infatti i benefici anche l'antesignano Sir Thomas Lipton, che dalla Coppa ricavò grande visibilità che si ripercosse sulle sue aziende, contribuendo al loro successo.

Nel corso del tempo, a mutare, dunque, non sono stati solo gli scafi, ma l'intero approccio di chi nell'America's Cup ha voluto lasciare il proprio segno. Sono cambiati gli armatori, è cambiato l'equipaggio, se prima a regatare erano spesso velisti rubati al proprio mestiere, ora ci sono professionisti specializzati in grado di condurre barche sempre più difficili da timonare.

“C'era una volta la Coppa America, quella dei miliardari americani che per centotrentadue anni sono riusciti a tenercela stretta. Contro di loro si battevano invano altri miliardari, come Sir Thomas Lipton che tentò per cinque volte con i suoi Shamrock di riportare in Inghilterra la Coppa delle Cento Ghinee, vinta dalla goletta America nel 1851. Spesso nei loro equipaggi c'erano pescatori dei Banchi di Terranova, famosi per la loro capacità di gestire le vele. Gli skipper erano vestiti come gli armatori, eleganti blazer blu con i bottoni d'oro, mentre per i velisti c'erano informi tute bianche, di tessuto robusto e facile da lavare. Quando si tornò a correre per la Coppa dopo la Seconda guerra mondiale, nel 1958, la situazione non cambiò molto: pochi equipaggi avevano una divisa e le barche avevano un aspetto multicolore. *«Quando ho scelto Mauro Pellaschier come timoniere di Azzurra per la Coppa del 1983»* racconta lo skipper Cino Ricci *«era una specie di hippy»*. A bordo con lui c'erano universitari, qualche ex ufficiale di marina e anche un ferroviere in aspettativa. Tutti abili velisti, ma a nessuno di loro sarebbe venuto in mente di definirsi un professionista della vela. Ma proprio in quella edizione della Coppa cominciarono ad apparire i primi sponsor: l'avvocato Gianni Agnelli convinse numerose aziende italiane a finanziare l'impresa che divenne in poco tempo una passione nazionale. Così quando il Moro di Venezia di Raul Gardini affrontò la sfida di San Diego nel 1992 con il marchio della Montedison ben in vista, la vela imboccò la via del professionismo. Ormai non c'era più spazio per i

velisti della domenica, c'erano anni di allenamento ben pagati, le divise per ogni occasione e, soprattutto i risultati. Come accadde nel 2000 per Luna Rossa, con un team di cento persone scelte tra le migliori al mondo in ogni settore da un perfezionista come Patrizio Bertelli che ha portato nella vela uno dei segreti del successo di Prada: la cura del dettaglio. Con Luna Rossa si cominciano a vedere le prime tenute elegantissime, ma in tessuto rigorosamente tecnico che fascia fisici e muscoli formati in mesi di palestra e prove in mare. Oggi, sui catamarani AC45 di Napoli e sugli AC72 che disputeranno l'America's Cup nelle acque di San Francisco, la sicurezza prevale sull'eleganza. Così i velisti sembrano più commando che marinai, tra caschi, protezioni, auricolari e microfoni. Quasi superuomini creati per le barche del futuro"¹².

La storia dell'America's Cup è dunque destinata a mutare, la tradizione lascia spazio all'avanguardia, la passione diventa universale e la sfida diviene esibizione, pura tecnologia al servizio dello spettacolo. Non c'è più spazio per la nostalgia, il cambiamento è già in essere e non resta altro da fare che reggere il timone e seguire la rotta.

12 D. Iovino, *Coppa America: l'evoluzione della specie*, in "Panorama", 7 aprile 2013.

CAPITOLO II

2. TRADIZIONE E TECNOLOGIA: IL MAGGIO VENEZIANO

La marineria, le radicate tradizioni, l'eccellenza della nautica coniugate con la tecnologia, la velocità, l'innovazione dei materiali e delle tecniche costruttive applicate al mare. Il passato che convive con il futuro: questa è l'essenza dell'America's Cup e questa è l'anima della Città.¹³

GIORGIO ORSONI

Dal dodici al venti maggio 2012 l'America's Cup, nella sua innovativa forma delle World Series, è sbarcata a Venezia, un mese dopo la tappa, sempre italiana, di Napoli. L'evento è stato fortemente voluto dal Comune veneziano, in veste del suo sindaco Giorgio Orsoni e dalle più importanti realtà imprenditoriali della città veneziana per regalare a Venezia un *trait d'union* tra il suo passato e il suo avvenire, ispirando la sua vocazione, legata indissolubilmente al mare.

“Storia e tecnologia, tradizione e innovazione, progresso e sostenibilità. Venezia oggi è un matrimonio tra le modernità del suo presente e l'antica vita di cui parlano pietre e monumenti. L'abbraccio all'America's Cup è il perfetto simbolo di questa dicotomia, con la competizione velistica più prestigiosa del mondo che arriva nella città più straordinaria del pianeta grazie alla volontà del Comune e del suo sindaco Giorgio Orsoni. Un evento dalla lunga tradizione che porta sulle acque della laguna il meglio degli scafi, i più all'avanguardia, quelli tecnologicamente più avanzati. Senza mai dimenticare come vento, cime e vele siano strettamente legati ad ambiente e sostenibilità, entrambi partner irrinunciabili anche per Venezia”¹⁴.

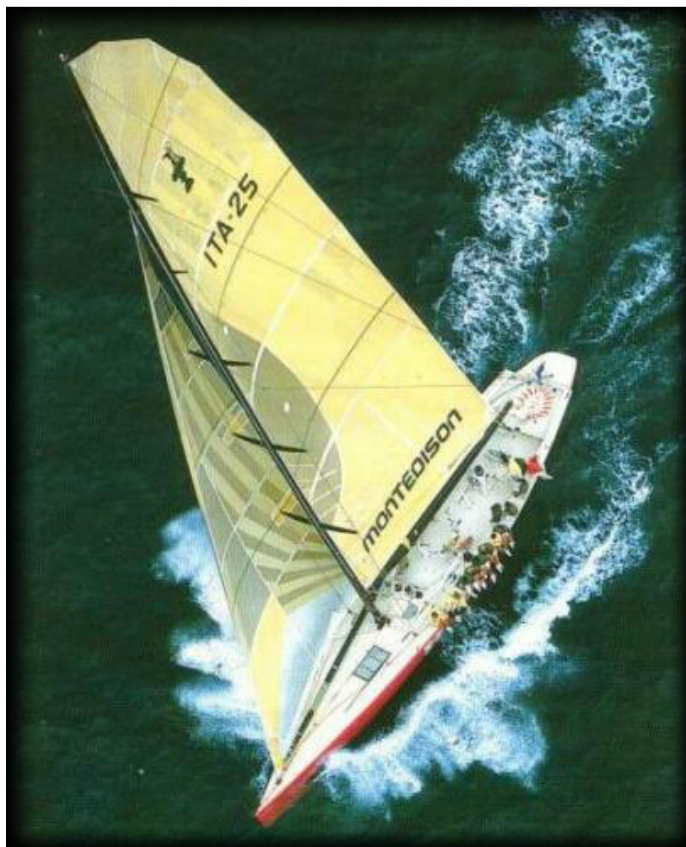
Già nel passato la città della Serenissima e l'antica Coppa videro il proprio destino incrociarsi. Lo storico Yacht Club Compagnia della Vela, all'ombra del campanile di

¹³ M. De Rossi, *Venezia, vivere con il mare*, in “Venezia vivere con il mare, guida alle America's Cup World Series 2012”, 2012, p.5.

¹⁴ Comunicato stampa di Vivere Venezia, *Venezia*, aprile 2012, disponibile su: www.viverevenezia.com [Consultato nel mese di aprile 2013].

San Marco (dove ha la sua sede) progettò per volontà dell'imprenditore Raul Gardini un'imbarcazione passata alla storia per essere stato il primo yacht di un paese non anglofono a poter competere per la Coppa America in più di un secolo di storia: Il Moro di Venezia.

ITA 25, con questo numero velico il monoscafo veneziano, timonato dallo statunitense Paul Cayard riuscì nel 1992 a competere nella Louis Vuitton Cup ed a sconfiggere in finale i neozelandesi di New Zealand Challenge. Acquisì così il diritto a competere per la ventottesima edizione della Coppa America dello stesso anno dove però venne sconfitta dal defender statunitense America³.



Il Moro di Venezia

Da allora Venezia e l'America's Cup non ebbero più occasione di ritrovarsi, ma la forte vocazione marinara e l'amore per la vela che fin dagli antichi tempi contraddistinguono l'isola veneziana non potevano inibirsi ancora per molto tempo, la via naturale delle cose sarebbe evoluta in un nuovo matrimonio. L'occasione d'oro era quella delle World Series per portare di nuovo a Venezia dopo dodici anni l'antica brocca d'argento, questa volta in veste di ospite d'onore e non più chimera di valorosi marinai.

“[...] E l'arrivo dell'America's Cup è occasione per rilanciare la vocazione marinara della città e quella per lo yachting, ma anche per rinsaldare l'amore per la navigazione e per la vela in particolare. «L'isola della Certosa, le nuove darsene, la

vela al terzo, la voga, l'attività della compagnia della Vela sono solo esempi di una rinnovata vitalità della città – spiega Alberto Sonino, delegato del sindaco all'organizzazione dell'evento – Venezia è per storia e vocazione il campo di regata ideale per la massima competizione velistica del mondo [...]»¹⁵.

Un matrimonio solido si basa su robuste fondamenta e Venezia ha trovato nell'America's Cup un amante naturale, con cui legarsi in un forte connubio. Entrambe si attraggono per tradizione, legate indissolubilmente da una storia leggendaria e plurisecolare e l'una e l'altra guardano al proprio avvenire con prospettive di cambiamento e mutazione per garantire al proprio passato un filo di continuazione in una nuova era d'impronta fortemente tecnologica. Tradizione e tecnologia dunque, queste le note essenziali promosse dagli organizzatori per dare un senso all'evento e sulle quali si è plasmata l'intera macchina organizzativa.

«Tradizione e tecnologia sono lo spirito della Coppa America a Venezia: perché questo evento si sposa con la città che, a dispetto di chi la ritiene condannata alla decadenza, guarda al futuro». Parola di Giorgio Orsono, sindaco di Venezia e presidente della Compagnia della Vela, il circolo che nella Coppa America del 1992 a San Diego diede il suo guidone al Moro di Venezia [...]. «La Coppa serve a rivitalizzare la città: a Napoli hanno pedonalizzato il lungomare ed è stato eccezionale, noi abbiamo aperto l'Arsenale»¹⁶.

L'evento è stato dunque promosso per offrire a Venezia una locomotiva capace di generare benefici in termini di promozione e visibilità, impulso economico e di riqualificazione urbana. Alcune zone della città sono bloccate in progetti decennali fermi ad una lenta o statica evoluzione, il più importante fra tutti e quello su cui si è focalizzata e concentrata l'intera macchina organizzativa è l'Arsenale. Lo storico complesso veneziano, che in passato garantiva alla Serenissima la continua produzione e costruzione di galee e galeazze che andavano ad infoltire la potente flotta navale veneziana, ormai già dagli inizi del Novecento vive un lento degrado. Solo negli ultimi anni alcune importanti realtà locali sono tornate a sfruttarlo e il Comune di Venezia, in sinergia con altre imprese private e con il Demanio ha sviluppato importanti progetti per il suo avvenire. La storia ed il futuro dell'Arsenale, come del suo importante ruolo nella

15 Ibidem.

16 D.I., *Venezia si mette in festa per la vela*, in "Panorama", 16 maggio 2012.

riqualificazione urbana e nell'evento del maggio 2012, sono più approfonditamente trattati nel terzo capitolo: l'Arsenale di Venezia e il suo ruolo nella riqualificazione territoriale.

L'evento, dunque, è stato organizzato anche e soprattutto per garantire un motore di impulso ai diversi progetti di riqualificazione urbana, primo fra tutti l'Arsenale, considerato per l'amministrazione veneziana il cuore della Venezia del futuro.



Scorcio in Arsenale

“[...] Non a caso fulcro dell'evento che dal dodici al venti maggio vedrà davanti a San Marco le sfide delle America's Cup World Series [...] è l'Arsenale. Dove nascevano le galee che hanno fatto grande Venezia

oggi ci sono le officine delle barriere del Mose, che proteggeranno la città dall'acqua alta, e tra le più avveniristiche aziende venete. «L'Arsenale è il luogo simbolo del nostro futuro» spiega Orsoni «e sarà aperto al pubblico, per visitare le basi dei team e partecipare a feste ed eventi. La città vuole riappropriarsi di quello spazio: il primo passo fu per la Biennale, ora abbiamo avviato le pratiche per riacquisirlo. Questo evento dimostrerà quanto sarà utile per la città»¹⁷.

Venezia, nell'emblema dell'Arsenale, è intrisa di storia, immersa nella sua leggenda, è quindi tradizione. La Coppa America, pure, si compiace del suo mito secolare, e della sua consapevolezza, ben forte dell'essere il più antico trofeo sportivo a

17 Ibidem.

livello mondiale per cui ancora oggi si combatte la vittoria, nonché il più fascinoso e importante evento nello sport della vela. Le due metà del connubio hanno dunque molto da condividere se si dà uno sguardo al loro passato, ma ancor di più, è l'avvenire a legarle insieme. Nel corso della sua storia l'America's Cup si è trovata a dover fronteggiare l'insistente evoluzione della tecnologia nautica ed una sempre più accanita domanda di innovazione e spettacolarizzazione da parte dell'audience, soprattutto quella potenziale e non ancora raggiunta. L'evoluzione tecnologica e il bisogno di trasformare l'aspetto delle regate con un carattere di forte spettacolarità per attrarre l'audience più distratta e meno interessata alla vela, hanno portato gli organizzatori dell'America's Cup a mescolare le loro strategie e ad introdurre elementi nuovi, anche rivoluzionari, drasticamente differenti rispetto al passato e alla tradizione conservatrice. È così nata la scelta dei catamarani.

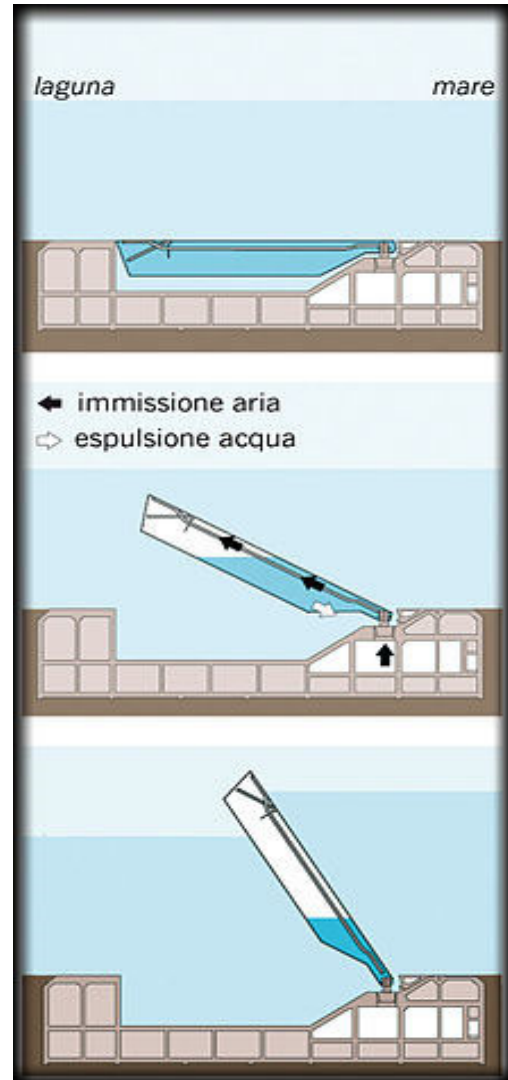
Più appariscenti rispetto ai tradizionali e secolari monoscafi, i multiscafi (catamarani e trimarani) permettono alle regate di regalare spettacoli più emozionanti, con le imbarcazioni impegnate in manovre estreme e costruite con la più aggiornata tecnologia nautica (finanche aeronautica, come quella applicata sulle vele degli attuali catamarani, più simili alle ali di un aereo). Lo spettacolo è spesso paragonato a quello del *circus* della Formula Uno, con vetture sempre più estreme e ad alto tasso tecnologico. È una strategia ideata per slegare l'evento della Coppa America dall'audience unicamente e puramente filo velista e renderla più globale e universale, abbracciando anche chi appassionato non è. Il multiscafo si veste quindi di una funzione pubblicitaria prima ancora che tecnica.

Allo stesso modo anche Venezia ha il suo particolare rapporto con la tecnologia. Venezia è una città eterna, rimasta intatta sin dai suoi albori e come ogni città d'arte vive di una lenta evoluzione, respira la sua statica bellezza. Negli ultimi anni, però, anche per la città veneziana sono stati proposti degli ammodernamenti e dei sistemi tecnologici avanzati. Il più importante fra tutti è il sistema MOSE (Modulo Sperimentale Elettromeccanico) che secondo i progettisti è costruito per garantire a Venezia e alla laguna una tutela ed una protezione dalle acque alte. È progettato per entrare in funzione al superare dei centodieci centimetri di marea e protegge la laguna fino a maree di tre metri. Venezia e la sua laguna sono separate dal mare Adriatico da una sottile striscia di terra: il Lido di Venezia. Quest'isola è divisa nella sua estensione

da tre varchi o bocche di porto (di Lido, di Malamocco e di Chioggia) che permettono alle grandi navi, siano esse crociere dirette al porto di Venezia o navi cargo o petroliere dirette a Marghera, di accedere alla laguna dal mare Adriatico.

La struttura del MOSE è basata su un sistema di paratoie mobili a scomparsa, posizionate sul fondale di ogni bocca di porto. In condizioni di normale marea sono riempite di acqua per rimanere adagiate sul proprio cassone in calcestruzzo su cui sono incernierate e programmate per sollevarsi, ruotando sull'asse delle cerniere, tramite un sistema che immette aria compressa, svuotandole dell'acqua. In questo modo, sollevandosi sulla superficie dell'acqua le paratoie riescono a bloccare la marea in entrata dal mare e mantenere in laguna un livello di acqua costante per tutto il tempo necessario e cioè finché anche il livello di marea entrante dal mare non si sarà abbassato. Dopodiché le paratoie potranno essere di nuovo riempite di acqua e torneranno ad adagiarsi sul fondale. Il sistema è programmato per attivarsi con maree superiori ai centodieci centimetri e cioè ad un livello già di guardia, considerando che l'acqua alta attuale, croce e delizia di Venezia, solo in casi eccezionali raggiunge tale soglia.

Il MOSE rappresenta per Venezia ciò che i catamarani significano per l'America's Cup e cioè l'avanguardia della tecnica che rompe il filo di secolare staticità che inevitabilmente il passato tenta di conservare.



MOSE – dettaglio del funzionamento

Questo dunque è il secondo elemento del connubio: tecnologia. Tradizione e tecnologia. La ricetta del maggio veneziano è racchiusa in questi due ingredienti, promossi come slogan dagli organizzatori e amplificati dalla stampa.

“Storia e tecnologia, tradizione e innovazione, progresso e sostenibilità: oggi Venezia è una storia di vecchio e nuovo, antico e moderno. Ospitare la nuova Coppa America conferma il dualismo di Venezia, con la competizione velica più prestigiosa al mondo, in una delle città più straordinarie al mondo. La città della laguna del terzo millennio è dinamica e sfaccettata. Venezia nel 2012 è anche un laboratorio a cielo aperto di pionieristica ingegneria idraulica che lavora per salvaguardare le proprie rive, la storia della città e della laguna dall’acqua alta. ‘Mose’ (Modulo elettromeccanico Sperimentale) è il più grande progetto di questo genere mai realizzato in Italia, e durante i giorni di America’s Cup World Series, raggiungerà la fase finale con il collocamento del cassone sui cui si appoggeranno le dighe. Sarà posto nel canale di Lido, a pochi passi da dove gli AC45 si daranno battaglia vicini alle rive e al pubblico. L’arrivo dell’America’s Cup World Series è un’opportunità per Venezia di rivivere la sua tradizione marinara e riaffermare l’amore dei veneziani per la vela [...]”¹⁸.

L’importanza del MOSE nell’organizzazione dell’evento è stata di prim’ordine anche e soprattutto perché rappresenta un punto di partenza fondamentale, già attuale, per il rilancio del complesso dell’Arsenale prima e di Venezia poi. Nell’Arsenale già il MOSE ha trovato la sua casa. Nell’area dei cantieri a nord (dove sono state installate le basi tecniche dei team dell’America’s Cup durante l’evento) sono infatti presenti due bacini di carenaggio e il più grande dei due è stato strutturato in modo tale da poter accogliere la manutenzione delle paratoie. Nell’area del secondo bacino, invece, verranno sistemate le attività di cantieristica generale e di supporto al MOSE. Nella scelta dell’Arsenale, come base del *village*, questo elemento ha avuto un grosso peso.

“Grande soddisfazione da parte di Piergiorgio Baita del Comitato organizzatore Vivere Venezia [...]: «[...] *La conversione dell’Arsenale in centro tecnologico d’eccellenza per la città viene da prima e continuerà anche dopo le regate. Cav, è la società che valorizzerà i prodotti d’eccellenza che verranno realizzati qui. Made in Arsenale vuol dire che alcune delle competenze specifiche utilizzate per il Mose*

18 I. Corosu, *Dove si regata più vicini all’azione*, in “America’s Cup, rivista ufficiale della 34^{ma} America’s Cup”, III/2012, p.13.

*resteranno patrimonio di Venezia. In più l'apertura straordinaria dell'Arsenale permetterà di far rendere conto alla gente cos'era e cosa sarà l'Arsenale»*¹⁹.

Proprio nei giorni dell'America's Cup a Venezia è stato inaugurato il varo del primo cassone, trasportato e alloggiato nella sua sede definitiva nella Bocca di porto di Lido.

“Il MOSE saluta l'America's Cup - Inizia, durante il periodo della manifestazione, il viaggio che porterà il primo cassone di spalla del Mose, verso la sua destinazione definitiva. I cassoni, nei prossimi mesi, saranno infatti trainati ad uno ad uno proprio da un catamarano (decisamente più ‘pesante’ rispetto a quelli in gara) che si



sposterà nel canale di Bocca di porto di Lido con un sistema di cavi. Il Mose, il più grande progetto di ingegneristica ambientale presente in Italia, ha lo scopo di trovare una soluzione al problema

Il MOSE dà il benvenuto all'America's Cup – Bocca di porto di Lido

dell'acqua alta, evento che la città di Venezia e gli altri centri abitati della laguna subiscono sin dall'antichità ed ora particolarmente aggravato. Un'occasione in cui tecnologia e ambiente (con tutte le attività di mitigazione e riqualificazione ambientale attivate a fianco ai lavori di ingegneria civile) si incrociano e dialogano tra loro. Il progetto Mose incontra l'America's Cup accogliendo le imbarcazioni negli spazi destinati alla sua manutenzione, le saluta nel tratto di laguna e di mare che le

¹⁹ Comunicato stampa di Vivere Venezia, *Sbarco nave*, 26 aprile 2012, disponibile su: www.viverevenezia.com [Consultato nel mese di aprile 2013].

accompagnerà al campo di regata davanti al Lido e ne sposa la filosofia sottolineando l'importanza della tutela dell'ambiente"²⁰.

La promozione del MOSE è entrata dunque prepotentemente nella formulazione delle strategie da parte degli organizzatori della tappa veneziana delle World Series.

Ma chi sono gli organizzatori?

ACEA (America's Cup Event Authority), la massima autorità di management dell'America's Cup, per ogni tappa delle World Series gestisce l'evento in cooperazione con il LOC (Local Organizing Committee) cioè un referente locale delegato agli aspetti organizzativi dettagliati per il territorio. Non è il management dell'America's Cup a promuovere e decidere attraverso proprie strategie le destinazioni e le tappe delle World Series, ma è chi ha interesse ad ospitare l'evento che propone la propria candidatura ad ACEA. L'evento è quindi sostanzialmente venduto da America's Cup che si impegna a portarlo nella destinazione accordata, il Comune interessato, per averlo, corrisponde all'organizzazione americana una *fee* e tutto quanto necessario a coprire i costi organizzativi è a carico del LOC. Gli introiti di America's Cup sono divisi fra *fee*, merchandising, diritti televisivi e gran parte delle sponsorizzazioni locali.

Il Comune di Venezia e il sindaco Giorgio Orsoni hanno fortemente voluto l'evento a Venezia firmando con ACEA un accordo basato su un contratto biennale (oltre la tappa del 2012 era prevista anche una tappa successiva da organizzare nel corso del 2013, però mai avvenuta e il tema verrà trattato alla fine di questo capitolo). Il Comune in seguito, una volta raggiunta l'intesa, ha incaricato il comitato Vivere Venezia (ViVe) di organizzare l'evento e di tenere i rapporti con l'America's Cup facendosi carico della gestione e programmazione e soprattutto della copertura delle spese. Gli aspetti curati dal Comitato hanno riguardato la gestione della logistica e delle infrastrutture di accoglienza all'arrivo dei catamarani, la gestione dell'operatività delle squadre e del team di ACEA, gli aspetti di comunicazione dell'evento verso l'esterno e l'organizzazione degli eventi collaterali.

²⁰ Comunicato stampa di Vivere Venezia, *Comunicato generale*, 2 marzo 2012, disponibile su: www.viverevenezia.com [Consultato nel mese di aprile 2013].

L'America's Cup a Venezia è dunque un progetto, pensato inizialmente di durata biennale, voluto dal Comune di Venezia e dal sindaco Giorgio Orsoni e reso



Vivere Venezia (ViVe)

sostenibile dall'impegno del Comitato organizzatore locale che ha Costruzioni Arsenale di Venezia come sommo vertice. La società C.A.V. opera nell'area nord dell'Arsenale di Venezia e riunisce un *pool* di imprese, le più importanti delle quali hanno specifici interessi e delle attività in corso in quest'area dell'Arsenale (dove sono state sistemate le aree dei *team base* durante l'America's Cup veneziana) principalmente inerenti al progetto MOSE. Il pool di imprese che costituisce Costruzioni Arsenale di Venezia è composto da Thetis s.p.a., GLF - Grandi Lavori Fincosit s.p.a., Società Italiana Condotte d'Acqua s.p.a., Impresa di Costruzioni Ing. E. Mantovani s.p.a. ed EstCapital Group s.p.a..

Thetis è una società veneziana fondata nel 1993 ed opera nel campo dell'ingegneria, soprattutto per i progetti di natura ambientale, civile e territoriale. Ha sede all'Arsenale e svolge un ruolo importante nella direzione dei lavori e nel supporto alla realizzazione del MOSE.

GLF – Grandi Lavori Fincosit, Società Italiana Condotte d'Acqua e Impresa di Costruzioni Ing. E. Mantovani sono associate nel Consorzio Venezia Nuova, concessionario unico del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per la realizzazione dei progetti di salvaguardia della laguna veneziana, tra i quali il più importante è il MOSE. Thetis è controllata per il 51% da Consorzio Venezia Nuova come socio di maggioranza, mentre Ing. E. Mantovani, Grandi Lavori Fincosit e Società Italiana Condotte sono soci di minoranza ciascuno con l'8%.

L'ultima delle cinque grandi sorelle del comitato Vivere Venezia è EstCapital Group, una holding attiva nella gestione di fondi immobiliari e altre attività connesse. Anch'essa annovera tra i suoi azionisti alcune delle imprese legate al MOSE e cioè Ing. E. Mantovani e Società Italiana Condotte d'Acqua, inoltre ha attivi degli importanti progetti al Lido di Venezia.

Ha collaborato con il comitato anche il Polo Nautico Vento di Venezia, che ha supportato l'organizzazione soprattutto per la parte relativa alle attività in acqua e ai campi di regata con Alberto Sonino come coordinatore e delegato del sindaco per l'evento.

Vivere Venezia è stata quindi costituita da aziende private, ma ha operato anche con il supporto di aziende pubbliche quali il Comune di Venezia, Vela s.p.a., Venezia Marketing & Eventi s.p.a., Casinò di Venezia s.p.a., Actv s.p.a., Venis s.p.a., Veritas s.p.a., Nicelli s.p.a. e AVM s.p.a.. Il Comitato Esecutivo del LOC era composto dal Sindaco di Venezia Giorgio Orsoni che ne era Presidente, il Direttore Generale del Comune di Venezia, Marco Agostini, in veste di rappresentante delle società pubbliche di supporto e i soci di maggioranza di Ing. E. Mantovani (Piergiorgio Baita), EstCapital (Gianfranco Mossetto) e Thetis (Maria Brotto).

Il budget per la realizzazione dell'evento è stato interamente messo a disposizione e garantito dal pool di aziende private per l'ammontare di circa 5,8 milioni di euro.

««Siamo stati fortunati» spiega il sindaco «perché abbiamo trovato un gruppo di imprenditori, interessati allo sviluppo della città e del Lido, che ha garantito i costi vivi»²¹.

Il comitato, dunque, per la parte rappresentata dalle aziende private, si è fatto garante dei finanziamenti, con le aziende pubbliche a supporto con i propri servizi.

««Sono imprenditori che operano in Venezia col loro business ma che hanno voluto investire anche in questa sfida sportiva – spiega il sindaco Giorgio Orsoni - perché credono nelle potenzialità di questa città e hanno voluto mostrare la loro fidelizzazione. Abbiamo portato la nautica tecnologicamente più avanzata nel luogo in cui nei secoli sono state costruite imbarcazioni all'avanguardia sui tempi»²².

21 D.I., *Venezia si mette in festa...*, cit..

22 S. Menetto, *America's Cup, a Venezia un «tutto esaurito» a 5 stelle*, in "Il Sole 24 Ore", 11 maggio 2012.

AMERICA'S CUP WORLD SERIES VENEZIA 12-20 MAGGIO 2012 - ORGANIGRAMMA COMITATO VIVERE VENEZIA

Comitato Esecutivo Vivere Venezia

Presidente: Giorgio Orsoni (sindaco di Venezia)

Piergiorgio Baita, Gianfranco Mossetto, Marco Agostini, Maria Brotto

Responsabile settori Comunicazione, informazione, Media ed Eventi:
Flavia Faccioli

Responsabile settori Progettazione, Lavori, Campi di Regata, Budget, Gestione Evento:

Daniele Rinaldo

Comunicazione	Eventi	Progettazione	Lavori	Campi di Regata	Gestione Evento	Coord. Partecipate
Coordinatore Flavia Faccioli	Coordinatore Martina Snow	Coordinatore Daniele Rinaldo	Coordinatore Alberto Toaldo	Coordinatore Alberto Sonino	Coordinatore Giorgio Mainoldi	Coordinatore Fabrizio D'Oria
Staff	Staff	Staff	Staff	Staff	Staff	
Comunicazione E. Zambardi	Ass. Coordinatore M. Cervellin (EVE)	C. Menichelli A. Toaldo	Autorizzazioni G. Mainoldi	F. Barusco (VDV) Accrediti	CSE D. Agnelutto	
Promo planner A. Morgagni	Producer N. Cataldo (VM&E)	L. Giacomelli A. Betin V. Menetto	M. Manfredi Capo Cantiere G. Bara	F. D'Oria A. Sonino (VDV)	Resp. Squadra Emergenza G. Bara	
Cura e allestimento mostre M. Ultimepergher		Sicurezza P. Rosin D. Agnelutto	Budget		Accoglienza Villaggio Arsenale A. Morgagni	
Media			Coordinatore D. Rinaldo			
Staff			Staff			
Marco De Rossi Alice Manca			M. Manfredi M. Mandich M. Zecchini F. Brescia			

Quali sono gli aspetti gestiti da America's Cup e quali altri gestiti interamente dal LOC?

La gestione generale dell'evento è programmata in modo tale da dividere gli ambiti organizzativi tra ACEA ed il LOC e mentre America's Cup gestisce le sue attività autonomamente. Il comitato organizzativo locale agisce per conto e in accordo con il management americano. America's Cup ha gestito in via diretta le attività strategiche come il Media Center (la struttura organizzativa che racchiudeva tutti i servizi e i rapporti legati ai media compresi gli uffici stampa dei team e di Vivere Venezia), il *TV compound*, il Club 45, l'Accreditation Center e il merchandising con il Puma Store così come tutte le attività legate ai *main sponsor* (Moët & Chandon, Puma e Garmin su tutti).

Il TV compound, cioè la divisione di America's Cup che gestisce ogni aspetto della produzione e distribuzione televisiva su scala mondiale, abbreviata anche con ACTV (America's Cup Television) è considerato da ACEA un reparto di primaria importanza. Per capire le proporzioni rispetto alle altre divisioni, il TV compound era presente a Venezia con cento dipendenti, mentre il Media Center ne contava venticinque. Durante la manifestazione veneziana era localizzato nell'area dell'aeroporto Nicelli, al Lido di Venezia.

“L'America's Cup è sbarcata a Venezia. [...] Complessivamente sono centotrentasette i container trasportati. [...] Verranno poi scaricati i diciannove container del TV compound che permettono la 'produzione' dell'evento per le televisioni di tutto il mondo. Una macchina organizzativa imponente che occupa circa cento persone ed è supportata da cinque telecamere montate per ciascuna imbarcazione, due elicotteri e videocamere sulle barche d'appoggio”²³.

Il LOC (Vivere Venezia) ha avuto invece piena responsabilità gestionale rispetto all'allestimento del village dell'Arsenale (di cui si parlerà in maniera approfondita nel terzo capitolo) ha dunque coordinato gli aspetti del *Food & Beverage* e le esposizioni. Si è fatta carico della gestione degli accrediti delle barche spettatori, degli eventi organizzati per l'America's Cup e ha ideato e realizzato la *Floating Tower*, una torre galleggiante posta nel bacino di ormeggio degli AC45 in Arsenale su cui era posizionato

23 Comunicato stampa di Vivere Venezia, *Sbarco nave...*, cit..

il mega schermo che trasmetteva filmati di intrattenimento sia durante il giorno (e nei giorni di regata con le dirette delle gare) che negli eventi serali con effetti visivi di sfondo ai musicisti quando si esibivano. La gestione e il budget degli eventi serali erano completamente assorbiti da Vivere Venezia che ha trovato nell'Arsenale una nuova ed inedita sede per questo tipo di occasioni, con il beneplacito dell'amministrazione comunale e la soddisfazione della comunità locale che ha potuto vivere il suo tempo libero in un'originale *location* ai più sconosciuta. L'Arsenale di Venezia, infatti, è sempre stato solitamente una zona ad accesso limitato e soprattutto, essendo un'area sfruttata per attività produttive e cantieristiche, non si era mai aperta alla città per la sera. È stata riscossa un'ampia soddisfazione per gli eventi serali, proprio per la natura incantevole e fascinosa dell'Arsenale, in grado di accogliere e conquistare migliaia di persone.

La struttura dell'Arsenale, però, non essendo mai stata progettata e sfruttata per questo tipo di eventi e per accogliere folle numerose, riscontra per sua natura diversi problemi, il principale dei quali è quello degli accessi. L'Arsenale, infatti, è dotato di due soli ingressi principali. Il primo è posizionato dal lato di Riva dei Sette Martiri, cioè nella zona a sud del complesso storico, che corrisponde anche all'ingresso principale del Muse Storico Navale, il secondo invece è l'ingresso dei Bacini, al quale ci si arriva o attraverso il servizio di pubblico trasporto, quindi con il vaporetto, oppure attraverso la passerella nella zona della Celestia, situata a nord che però è percorribile solo per pochi gruppi di persone alla volta.

Durante gli orari diurni di accesso all'Arsenale i due ingressi erano entrambi attivi, dopo le ore venti, invece, rimaneva aperto solo quello dei Bacini. Nonostante l'attivazione per le serate con maggior affluenza di uno speciale servizio di traghetti garantito da Actv (l'azienda veneziana del trasporto pubblico), i disagi di afflusso e deflusso non sono stati evitati.

La seconda tappa italiana delle World Series ha avuto l'inaugurazione ufficiale il dodici maggio del 2012 con l'apertura al pubblico del village dell'Arsenale che in poche ore ha registrato più di quattromila accessi riscuotendo già un tangibile successo di pubblico.



“Oltre quattromila persone in poco più di tre ore all’America’s Cup Village nell’Arsenale alla presenza della scintillante Old Mug, il più antico trofeo velico del mondo arrivato in città. E’ il termometro che misura la febbre da America’s Cup di Venezia che oggi ha aperto ufficialmente la nove giorni dedicata alla

Il manifesto dell’evento veneziano

vela. Fin dall’apertura delle porte del village una folla di curiosi ha preso d’assalto gli stand e gli spazi espositivi. Centinaia di click per farsi immortalare con lo sfondo della darsena vecchia popolata dai nove catamarani AC45. Tra i più gettonati Piranha e Sworldfish di Luna Rossa. Ad aprire ufficialmente la giornata, una breve cerimonia in piazzale Campanella”²⁴.

I lavori di allestimento del village erano iniziati poche settimane prima, il ventisei aprile, giorno in cui era sbarcata all’Arsenale la nave cargo olandese che da Napoli viaggiava per trasportare i centotrentasette container nei quali era stipato l’intero villaggio compresi i nove catamarani e l’equipaggiamento d’acqua ufficiale di America’s Cup. Nei progetti iniziali degli organizzatori veneziani, in comune accordo con ACEA, erano previsti due fine settimana di regata con i catamarani dei team di America’s Cup, il primo era quello del dodici e tredici maggio, il secondo quello del diciannove e venti maggio, ma poco prima di iniziare la manifestazione, l’organizzazione americana ha deciso di tagliare il primo dei due fine settimana, lasciando così scoperto il programma.

24 Comunicato stampa di Vivere Venezia, *Apertura del Village*, 12 maggio 2012, disponibile su: www.viverevenezia.com [Consultato nel mese di marzo 2013].

Per coprire i primi due giorni dei nove di World Series, Vivere Venezia, coadiuvato dalla Compagnia della Vela ha organizzato con lo sponsor Arzanà Navi, polo cantieristico nautico veneziano specializzato nella produzione di yacht di alta gamma, il City of Venice Trophy. Alla regata, svolta il dodici e tredici maggio, hanno partecipato i team di America's Cup con in palio un premio finale di cinquantamila euro.

“Grazie al premio in palio, il City of Venice Trophy diventa così un prologo importante dell'America's Cup World Series Championship. L'evento di apertura, programmato sulla durata di due giorni, si articolerà su cinque prove di flotta di trenta minuti, che saranno disputate sul campo di regata posizionato davanti al Lido. Ma il momento clou si vivrà la domenica, quando gli AC45 si daranno battaglia lungo un percorso che porterà la flotta dal Lido a Piazza San Marco. Il primo team che taglierà la linea di arrivo vincerà il City of Venice Trophy, messo in palio da Arzanà Navi, e un assegno da trentamila euro. I restanti ventimila euro saranno distribuiti tra i tre equipaggi meglio classificati nelle cinque regate di flotta disputate il sabato”²⁵.

Con il Trofeo Arzanà Navi è stata inaugurata la manifestazione velistica che ha avuto una durata di nove giorni, dal dodici fino al venti maggio del 2012. Il programma dell'evento è stato fitto e organizzato in modo da lasciare per l'ultimo fine settimana le regate più importanti e decisive ai fini di classifica delle World Series e articolato nel modo seguente:

- Venerdì undici maggio: allenamenti e prove libere;
- Sabato: *match race*²⁶ e tre prove di regata in flotta per il City of Venice Trophy sul campo di regata uno (Lido di Venezia);
- Domenica: tre prove di regata in flotta per il City of Venice Trophy sul campo di regata uno e ultima prova a lunga distanza con partenza in mare dal campo di regata del Lido ed arrivo sul campo di regata due (Bacino di San Marco);
- Lunedì: giorno di riposo con manifestazioni collaterali di voga alla veneta e vela al terzo;

25 Comunicato stampa di America's Cup, *City of Venice Trophy puts €50.000 in prize money on the line*, 30 aprile 2012, disponibile su: mediacenter.americascup.com [Consultato nel mese di aprile 2013].

26 Le regate in match race si svolgono in modalità testa a testa tra due barche.

- Martedì: allenamenti ufficiali (sia regate in flotta che match race) sul campo di regata uno;
- Mercoledì: continuazione degli allenamenti ufficiali;
- Giovedì: Championship Race (due regate in flotta della durata di trentacinque minuti) e due regate di match race sul campo di regata uno;
- Venerdì: Championship Race, *speed trial*²⁷ e match race sul campo di regata due;
- Sabato: Championship Race e finali di match race sul campo due;
- Domenica venti maggio: Championship Race, speed trial e regata di flotta sul campo due.

I team che hanno partecipato alla tappa veneziana delle World Series sono stati i seguenti sette:

- Italia con Luna Rossa;
- Nuova Zelanda con Emirates Team New Zealand;
- Stati Uniti con Oracle;
- Francia con Energy Team;
- Svezia con Artemis Racing;
- Cina con China Team;
- Corea con Team Corea.

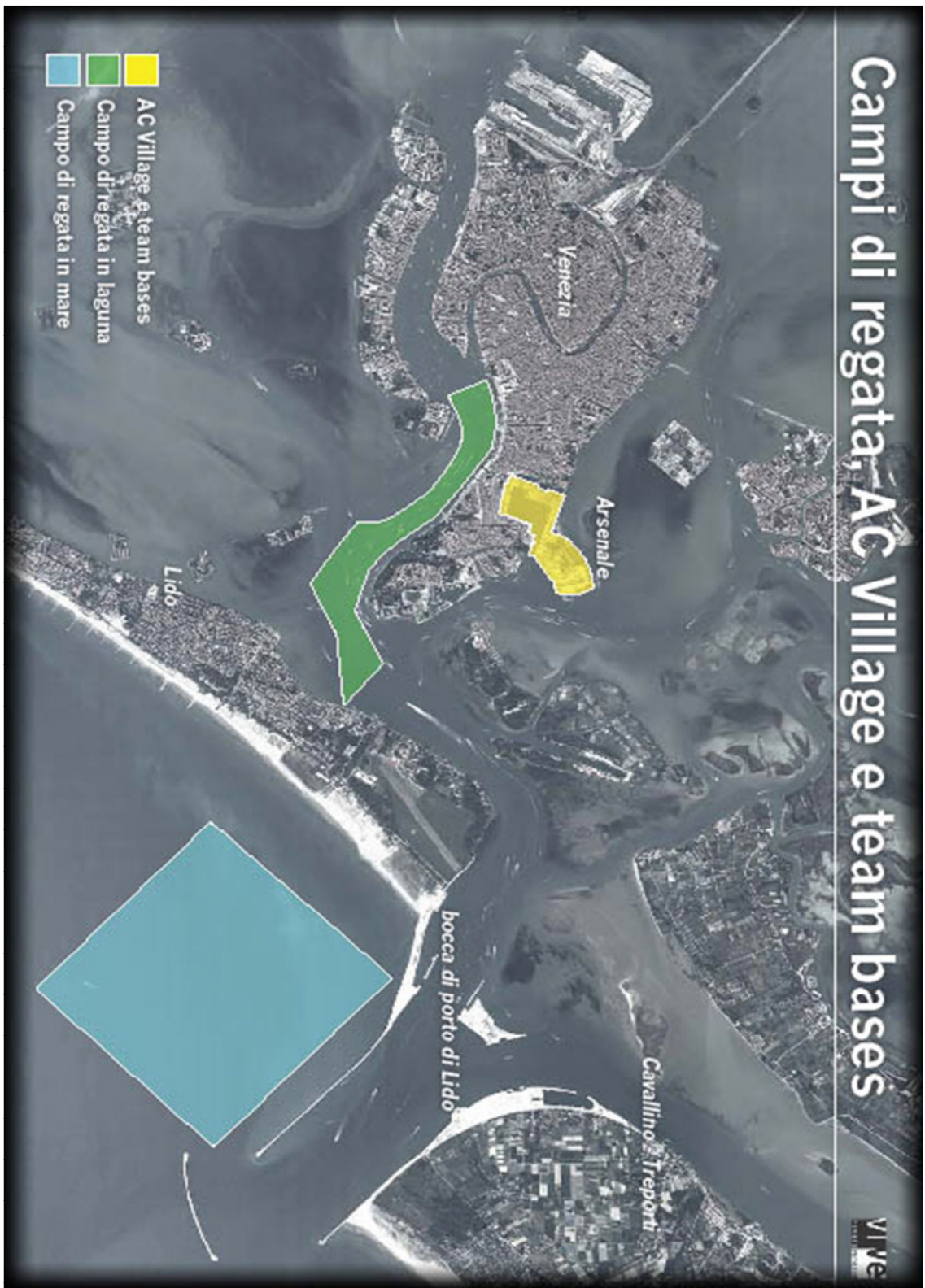
All'evento doveva partecipare anche il team spagnolo Green Comm che però, già dalla tappa di Napoli, prese la decisione di ritirarsi dalle World Series per mancanza di fondi e concentrarsi sulle imminenti olimpiadi di Londra dell'estate 2012. Il catamarano del team spagnolo è stato ugualmente portato a Venezia e la sua gestione è stata rilevata dallo sponsor Red Bull che è subentrato a sorpresa in America's Cup proprio durante l'evento veneziano. Il catamarano è stato ridisegnato con livree e colori di Red Bull e non ha però gareggiato, il suo scopo era quello di pubblicizzare la nuova competizione emblema della partnership tra la società austriaca e la società americana, la Red Bull Youth America's Cup. Una nuova Coppa America però dedicata ai giovani dai diciannove ai ventiquattro anni.

²⁷ Le speed trial sono prove di velocità.

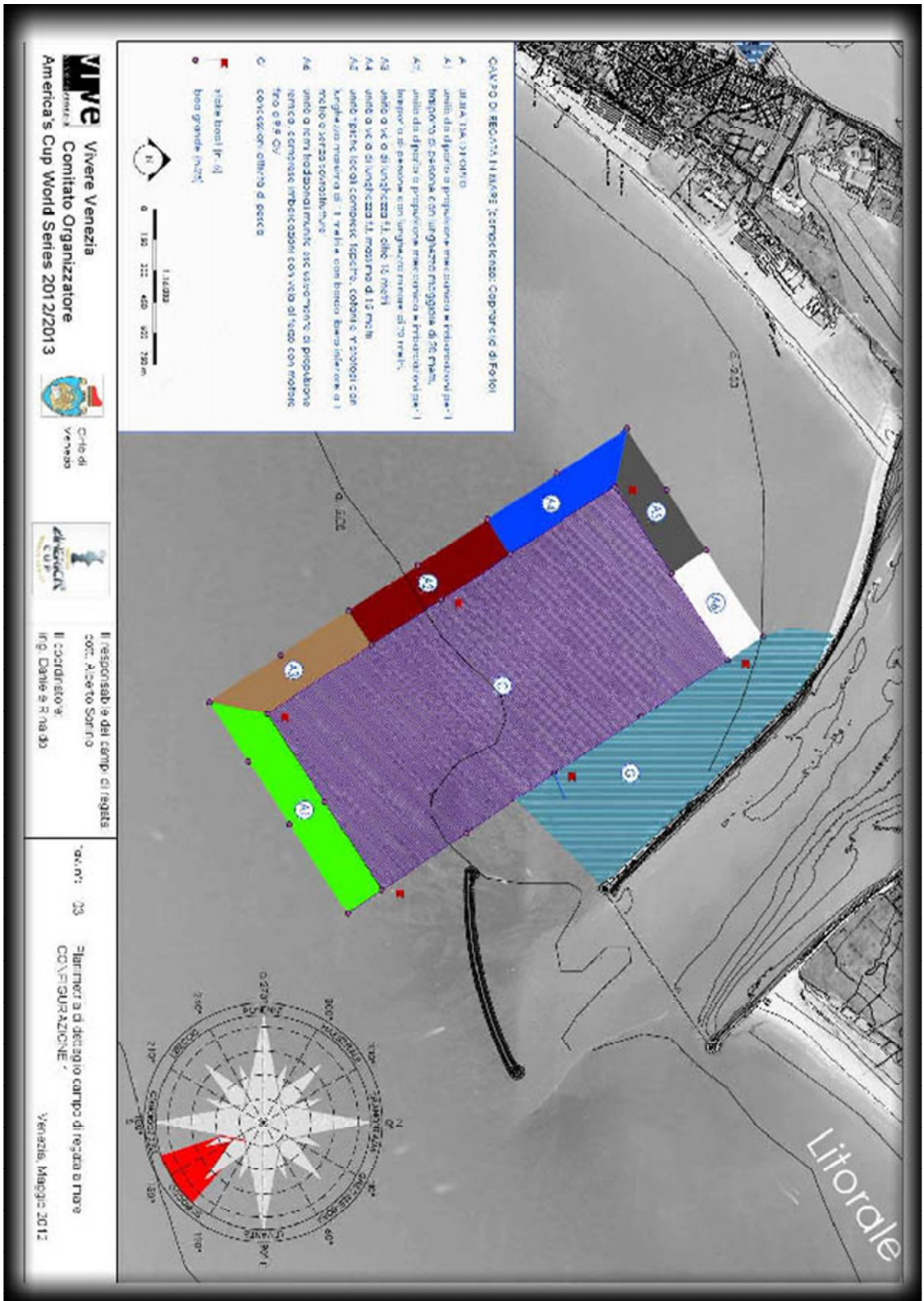
I catamarani in gara erano invece nove. Luna Rossa e Oracle hanno partecipato con due barche ciascuna, Piranha e Swordfish per la prima e Oracle Spithill e Oracle Bundock per la seconda. Le regate si sono svolte dalle ore quattordici alle ore sedici circa su due campi di regata pensati e progettati da Harold Bennett direttore di On-Water Operation e Assitant Principal Race Officer di America's Cup. Il primo dei due percorsi è stato localizzato in marea aperto, al Lido di Venezia, davanti alle rive di San Nicolò, il secondo invece è stato allestito in laguna, nel Bacino di San Marco. Per il primo sono state stabilite due differenti configurazioni a seconda della provenienza del vento, se Scirocco da sud-est o Grecale da nord-est.

L'amministrazione locale e America's Cup hanno reso possibile per chiunque possedesse una barca, a vela, a motore o a remi di qualunque dimensione di sostare sul bordo del campo di regata durante le competizioni e seguirle così da molto vicino. Il sistema è stato organizzato seguendo una modalità di accredito gestita da Vivere Venezia. Era necessario, quindi, per chi fosse interessato ad accreditarsi presentarsi negli appositi uffici e seguire l'intero iter burocratico di pre-accredito. Ogni categoria di barca era assimilata in uno specifico settore a bordo del campo di regata e ogni barca spettatore accreditata doveva esibire una bandierina di riconoscimento con il colore del settore di cui faceva parte. I settori previsti erano i seguenti:

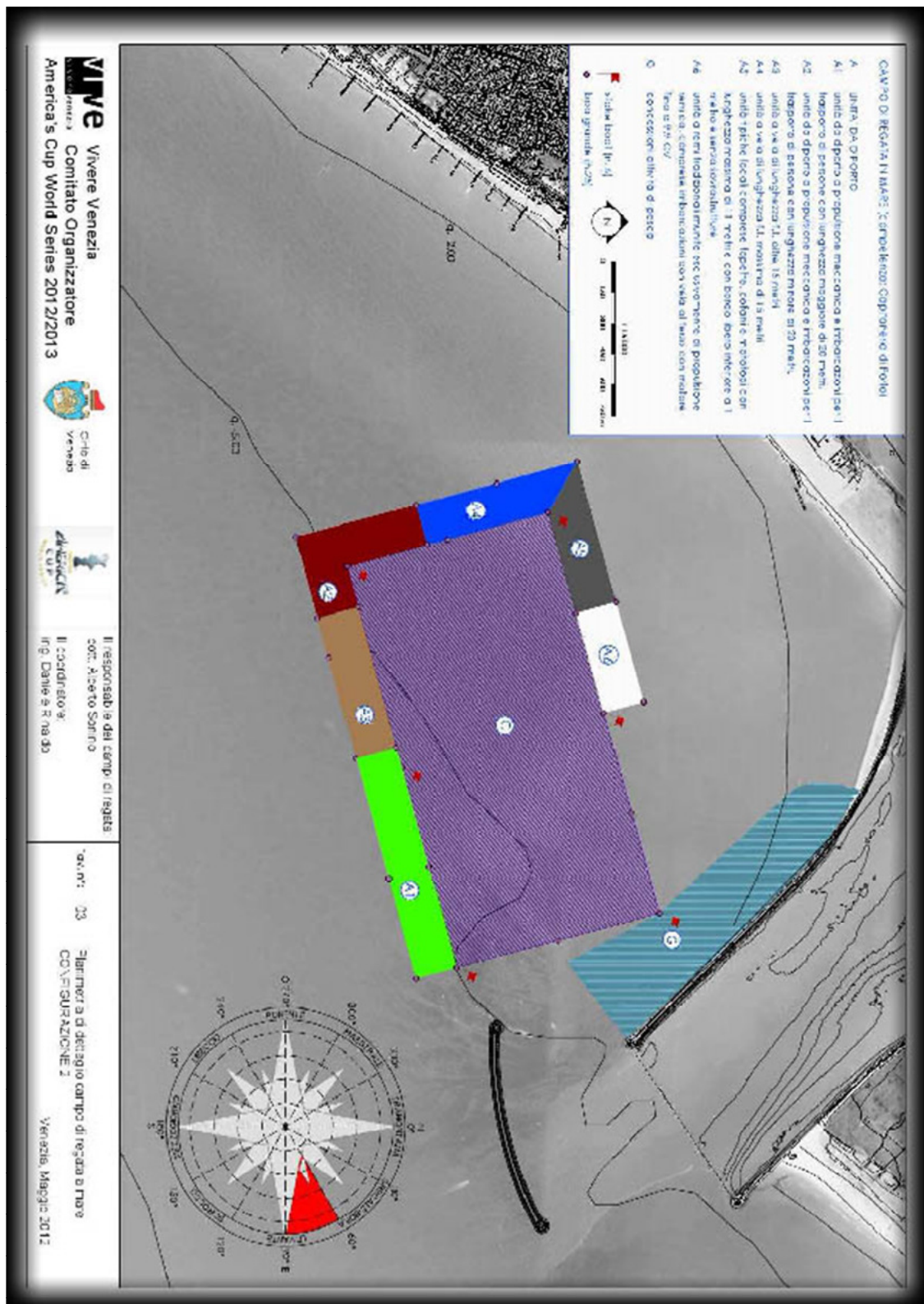
- A1: imbarcazioni da diporto a propulsione meccanica e imbarcazioni per il trasporto di persone con lunghezza maggiore di venti metri (settore di colore verde);
- A2: imbarcazioni da diporto a propulsione meccanica e imbarcazioni per il trasporto di persone con lunghezza inferiore ai venti metri (settore di colore rosso);
- A3: imbarcazioni a vela di lunghezza maggiore di quindici metri (settore di colore marrone);
- A4: imbarcazioni a vela di lunghezza inferiore ai quindici metri (settore di colore blu);
- A5: imbarcazioni tipiche locali con lunghezza massima di undici metri (settore di colore grigio);
- A6: imbarcazioni a remi (settore di colore bianco).



Panoramica dei campi di regata, AC village e team base



Campo di regata in Lido con vento da sud-est



Campo di regata in Lido con vento da nord-est

Inizialmente l'accredito delle barche era un servizio previsto a pagamento, successivamente è stato reso gratuito e chiunque possedesse una barca era libero di sottoscrivere la proposta di accredito. La procedura era prevalentemente da seguire via internet attraverso i siti ufficiali di Vivere Venezia o America's Cup e dava diretto accesso ai campi di regata.

“Godersi lo spettacolo dei catamarani più veloci ed innovativi al mondo con la prua a pochi centimetri da quella degli AC45: tanto in mare quanto in laguna. Ecco come fare. Il comitato organizzatore Vivere Venezia ed America's Cup danno infatti la possibilità di assistere allo spettacolo delle regate dei catamarani AC45 a Venezia. Venezia offre un'opportunità unica, quella cioè di partecipare alle regate come spettatori in un contesto unico. Un contesto che rappresenta alla perfezione la filosofia dello *Stadium Races*, il nuovo format di America's Cup con cui vuole portare la vela a contatto col pubblico che vive le regate dalle banchine (mezzo stadio, l'anfiteatro). Venezia sarà la prima città a chiudere l'altra metà dello stadio quello in acqua con una cornice di imbarcazioni accreditate che completano l'anfiteatro. [...] Sono due le tipologie di accredito previste, la prima per seguire le regate in mare nei giorni del dodici-tredici e quindici-sedici (prove ufficiali – *practice race* in mare) e diciassette maggio (regate ACWS in mare) e la seconda per le attese regate in laguna nei giorni del diciotto-diciannove-venti maggio. Ogni imbarcazione che desideri partecipare alla manifestazione nelle aree limitrofe al campo di regata, così come indicato dall'Autorità Marittima nell'ordinanza n. 48 del quattro maggio 2012, dovrà accreditarsi seguendo il procedimento disponibile sui siti www.viverevenezia.com e www.americascup.com/venice. [...] In seguito [...] sarà possibile ritirare le bandiere identificative presso la biglietteria VELA al Tronchetto a partire dal dieci maggio o direttamente in Arsenale nell'apposito desk a partire dal dodici maggio. [...] Ad ogni imbarcazione sarà infatti assegnata una bandiera di un colore corrispondente all'area nella quale dovrà stazionare in base alla categoria assegnata. Ad ogni tipologia di imbarcazione corrisponde anche un'area nel perimetro del percorso di regata in mare e in laguna individuabile tramite boe di colore giallo contraddistinte da un riquadro colorato con lo stesso colore così come illustrato nella planimetria scaricabile dal

www.viverevenezia.com e www.americascup.com/venice”²⁸.

Il controllo delle barche spettatori sul campo di regata, dalla sorveglianza all’assistenza è stata gestita direttamente da Vento di Venezia in coordinazione con le forze dell’ordine (Guardia Costiera, Polizia, Carabinieri). Il numero di richieste di accredito è stato elevato e nei giorni di regata l’assistenza in acqua e le forze dell’ordine hanno dovuto gestire una situazione delicata, soprattutto per le regate in Bacino di San Marco, dove gli spazi, per la conformazione della zona, sono molti ristretti e le manovre delle barche, soprattutto quelle più grandi, risultano, quindi più difficili.

“Boom di richieste di accredito, milleseicento, per le barche degli spettatori in vista delle gare di Coppa America a Venezia. *«Sono circa milleseicento le barche che hanno presentato richiesta di accredito - ha detto Alberto Sonino, delegato del sindaco per gli aspetti sportivi della manifestazione - con circa cinquecento-seicento barche che contorneranno il campo di regata, a completamento dell’effetto ‘Stadium Races’ a cui mira la Coppa America. Sarà quindi quella festa nautica a trecentosessanta gradi che ci auguravamo»*. Alto anche il dato riguardante gli accrediti delle barche a vela. *«In una città di barche soprattutto a motore - ha aggiunto Sonino - quasi trecento barche a vela al giorno, con picchi di circa quattrocentocinquanta nelle giornate di picco, quando saranno circa novecento le barche di spettatori accreditate, mi sembra un dato da non sottovalutare»*”²⁹.

Oltreché dalle barche in acqua le regate erano visibili anche da terra, dalla spiaggia per le gare sul campo del Lido o sulle rive e fondamenta che si affacciano sul Bacino di San Marco. Inoltre sono stati installati diversi maxi schermi in diversi punti di Venezia dove erano trasmesse le dirette delle regate, seguibili anche in diretta streaming sul sito ufficiale di Vivere Venezia. A livello nazionale la ripetizione in chiaro era gestita da Mediaset che aveva acquistato i diritti televisivi da America’s Cup.

“Per la regata cittadina, non c’è che l’imbarazzo della scelta, dalle terrazze dell’Hotel Danieli sulla Riva degli Schiavoni per chi non bada a spese, o la Punta della Dogana a Dorsoduro piuttosto che l’incantevole isola di San Giorgio Maggiore, di

28 Comunicato stampa di Vivere Venezia, *Accrediti*, maggio 2012, disponibile su: www.viverevenezia.com [Consultato nel mese di marzo 2013].

29 E. Cappucci, *America’s Cup Venezia, 1600 richieste di accredito per barche spettatori*, 11 maggio 2012, disponibile su thalassa.blog.rainews24.it [Consultato nel mese di maggio 2013].

fronte a San Marco raggiungibile sempre con il vaporetto due. A San Giorgio vi è anche la nuova sede della Compagnia della Vela di Venezia, un avamposto spettacolare e piuttosto pertinente, considerato che il Moro di Venezia iniziò qui la sua avventura in Coppa America. Per chi volesse, è possibile salire a bordo di imbarcazioni pubbliche e private che potranno assistere alle regate vicino ai campi di regata. Ogni giorno, circa un'ora prima dell'inizio delle regate, dall'Arsenale partiranno due motonavi messe a disposizione dall'Azienda del Consorzio Trasporti Veneziano (Actv) che porteranno il pubblico nelle zone destinate alle barche spettatori. Per i più intraprendenti, è possibile affittare le topette veneziane in alcuni punti della città. Le topette sono le classiche lance di oltre sette metri che si possono prendere in locazione per tutta la giornata a circa centocinquanta



I catamarani in regata nel Bacino di San Marco

euro. [...] La barca a noleggio è consigliata per le regate fuori laguna, anche perché dal Lido (sempre raggiungibile con il vaporetto uno) la distanza delle barche da riva non permetterebbe di apprezzare al meglio la competizione. In tal caso potrebbe rivelarsi una buona opzione quella di seguire le regate dai maxi schermi all'AC Village, aperto tutti i giorni dalle dieci alle venti”³⁰.

Con l'ordinanza n. 48 del 2012, firmata dal comandante Tiberio Piattelli, riguardante tutte le operazioni in acqua durante l'intera durata della manifestazione, la Capitaneria di porto ha regolamentato la circolazione delle barche civili nei giorni e nelle aree destinate alle regate. In occasione delle gare svolte sul campo di regata in Bacino di San Marco, è stata interdetta la navigazione in bacino dalle ore tredici alle ore

³⁰ L. Galante Magliari, *World Series, seconda tappa, a Venezia è già festa*, in “La Gazzetta dello Sport”, 11 maggio 2012.

diciassette e trenta e con gli stessi orari è stata sospesa la circolazione anche in mare, ma solo per l'area del campo di regata, quando le gare erano svolte, invece al Lido. In occasione degli ultimi tre giorni di America's Cup World Series a Venezia, è stato vietato l'ormeggio di imbarcazioni sulle rive di San Biagio e Sette Martiri dalle ore tredici alle ore diciassette e trenta con divieto di navigazione anche alle aree davanti ai giardinetti reali.

Non sono stati registrati evidenti disagi e tutte le regate si sono svolte regolarmente nella maniera corretta con migliaia di persone a seguire le gare. Le rive affacciate sul Bacino di San Marco hanno esaurito la loro disponibilità di spazio in un serpentone di persone che ha regalato all'evento una cornice di successo. Il mese di maggio è già di per sé un mese particolarmente affollato per quanto riguarda il turismo a Venezia, ma l'evento delle World Series ha influito come attrattore, costituendo un volano capace di catalizzare nuove masse in città. Il Ciset (Centro Internazionale di Studi sull'Economia Turistica) dell'Università Ca' Foscari ha previsto a Venezia una crescita ulteriore del 4% del turismo nel mese di maggio rispetto all'anno precedente, con l'arrivo nel centro storico veneziano di circa seicentomila persone.

“La previsione di aumento del numero di turisti che arriveranno in città nel mese di maggio in concomitanza con le regate della più antica competizione velica del mondo è del Centro internazionale di studi dell'economia turistica dell'Università Ca' Foscari di Venezia. *«Si tratta di una proiezione rispetto al centro storico che tiene conto dei trend di crescita in corso – spiega Mara Manente, direttore del Ciset – ma sicuramente l'approdo in città dei catamarani dell'America's Cup porterà un beneficio»*. Secondo i dati consolidati relativi alle scorse stagioni turistiche, il mese di maggio è uno dei periodi chiave per il turismo veneziano; pesa infatti per il 10% sulle presenze turistiche complessive sia nel centro storico cittadino che su tutto il territorio comunale. Un altro dato di cui tenere conto è la modifica delle abitudini dei viaggiatori che scelgono la laguna nel mese di maggio. *«Nel corso dell'ultimo anno si registra infatti un cambio piuttosto significativo delle scelte dei viaggiatori – spiega Manente – soprattutto in centro storico. Proprio a maggio infatti c'è stata una crescita di quanti si rivolgono alle strutture extralberghiere. L'incidenza è passata dal 10% al 22%»*. Un ulteriore dato è che proprio il mese di maggio fa registrare in centro storico un particolare aumento dei

flussi turistici, che incide di più rispetto a quanto accade nel resto del territorio comunale: in pratica a maggio i turisti aumentano più in centro storico che altrove. A maggio a Venezia i turisti si fermano anche di più rispetto agli altri periodi dell'anno, sia nelle strutture alberghiere che in quelle extra alberghiere: la media complessiva è di



Folla sulla Riva degli Schiavoni

oltre due giorni e mezzo, 2,62 giorni per la precisione contro i 2,56 del resto dell'anno. Nelle strutture extra alberghiere ci si ferma di più, una media di 3,26 giorni, mentre negli hotel 2,44 giorni. Un ultimo dato significativo è l'elevatissima incidenza dei turisti stranieri che soprattutto in centro storico, in questo momento dell'anno, rappresentano circa l'87% del totale delle presenze. *«L'analisi svolta dal Ciset permette di conoscere un quadro interessante di quanto accadrà a Venezia nel periodo dell'America's Cup – spiega il rettore di Ca' Foscari Carlo Carraro che del Ciset è anche il presidente – probabilmente uno dei maggiori meriti di questo grande evento che l'amministrazione comunale ha portato in città, sarà quello di mostrare a quanti sono a Venezia alcuni suoi aspetti meno noti, stimolandoli a visitare ambiti e luoghi meno conosciuti. Il baricentro nel periodo delle regate si sposterà verso l'Arsenale e il Lido. E questo senza dubbio va a qualificare il turismo che in questi giorni raggiungerà Venezia»³¹.*

I flussi turistici a Venezia hanno dunque fatto registrare un incremento in gran parte dovuto all'evento velico, con le strutture ricettive alberghiere al completo. Dei circa quarantamila posti letto presenti a Venezia, quasi la totalità è andata esaurendosi e per trovare posto è stato necessario affidarsi alle strutture ricettive dei comuni limitrofi

³¹ I dati Ciset pubblicati in data 4 maggio 2012 sono disponibili all'indirizzo www.unive.it [Consultato nel mese di febbraio 2013].

alla città veneziana. America's Cup e Vivere Venezia non hanno stretto alcun accordo con le strutture alberghiere che hanno accolto i visitatori in totale autonomia così come i team di America's Cup, ognuno indipendente nella scelta dell'alloggio.

“Alberghi al completo: picchi di seicento euro a notte. Il tutto con una ricaduta di decine e decine di milioni per l'indotto. In città le presenze sono date in crescita del 4% in concomitanza con le regate della America's Cup (dati Ciset), il che è tutto dire se si considera il fatto che maggio è già uno dei mesi clou per il turismo cittadino. A Venezia gli alberghi sono al completo (con picchi di cinque/seicento euro a notte per una camera standard) e si registra il quasi esaurito anche per le strutture ricettive extra-alberghiere. «Un'iniziativa ottima – commenta Claudio Scarpa, Direttore dell'Ava (l'Associazione Veneziana Albergatori) – perché promuove la città presso un segmento di mercato che è di poco impatto ma ad alta capacità di spesa». Terminal e parcheggi già tutti esauriti e alberghi gremiti e anche in terraferma e nell'area padovana e trevigiana. «L'America's Cup è un segnale che ce la possiamo fare: la crescita si gioca anche sui grandi eventi. In un periodo di crisi, in cui tutti siamo chiamati a sacrifici al limite dell'umana sopportazione, di questo segnale dobbiamo fare tesoro e volare alto perché investimenti come questo non si concentrano solo sul luogo in cui nascono ma portano benefici a tutti nel raggio di diverse decine di chilometri» dice Marco Michielli, Presidente di Federalberghi Veneto. Insomma un turismo diverso, di lusso e sostenibile, non l'assalto del mordi-e-fuggi”³².

Venezia ha dunque reagito positivamente all'evento nonostante un sovraffollamento superiore rispetto a quello che già di norma nei mesi di alta stagione caratterizza la città lagunare.

“Com'è allegra Venezia, meno di un anno dopo essersi aggiudicata le prove tecniche di Coppa America [...]. Dicono che non la vedevano così frizzante, emozionata e salmastra dal trionfale ritorno del Moro con la Vuitton Cup '92 in pugno, i sestieri pronti ad imbandire tavolate per calli e campi, gli alberghi [...] esauriti da settimane (si trova ancora qualcosa, briciole, da Mestre in poi), il sindaco Giorgio Orsoni gongolante come quando affondò Renato Brunetta al primo turno («Finalmente la città si riappropria del suo mare!»), l'Arsenale brulicante di uomini e barche (ieri,

³² S. Menetto, *America's Cup, a Venezia...*, cit..

dieci giorni da Leone(ssa) [...]”³³.

Oltreché in termini di incremento del flusso turistico, è importante sottolineare l’incidenza dell’evento anche per quanto riguarda il modo in cui il flusso si è relazionato con la città. Nei progetti iniziali degli organizzatori e dell’amministrazione veneziana era chiaro il desiderio di spostare il baricentro del flusso turistico dal dominio della più famosa Piazza San Marco alle porzioni meno frequentate della città veneziana. La scelta dell’Arsenale ricade anche in quest’ottica, rendere più omogeneo il flusso turistico elevando ad una maggiore conoscenza il complesso storico e tutta l’area che lo circonda. Già con la Biennale di Venezia, che ha sede proprio nell’estremo est della città veneziana (con i padiglioni divisi tra l’area dei Giardini e l’area sud dell’Arsenale) si è cercato di influire nell’itinerario scelto dai visitatori, ma se durante i mesi più attivi delle esposizioni i flussi registrano un effettivo spostamento del baricentro attratti dall’offerta culturale della Biennale, il beneficio si perde, però, nei periodi dell’anno di minor attività dell’Organizzazione Culturale.

L’America’s Cup ha offerto all’Arsenale un palcoscenico di livello mondiale, ha reso possibile al mondo intero di venire a conoscenza di una delle più importanti realtà veneziane per storia, tradizione e avvenire. Nelle strategie degli organizzatori locali questo proposito è stato uno degli elementi chiave dell’intera filosofia promozionale. Vivere Venezia ha gestito una massiccia parte dei propri comunicati (amplificati dai media nazionali) ponendo costantemente l’accento sulla promozione dell’Arsenale. A Marco De Rossi era affidata la direzione dell’ufficio stampa di Vivere Venezia, dove venivano scritti e approvati i comunicati stampa del comitato, i video, le foto e tutta la parte dei rapporti con i MEDIA, mentre il responsabile della comunicazione generale del Comitato organizzatore era Flavia Faccioli. L’ufficio stampa rappresentava l’anello di congiunzione tra i giornalisti (che non avevano diretto contatto o che avevano solo contatti con l’America’s Cup) e l’organizzazione ACEA.

Vivere Venezia ha generato una linea di produzione di comunicati stampa parallela e ad integrazione di quella di ACEA (che concentrava la sua comunicazione meramente enfatizzando gli aspetti sportivi) cercando di dare completezza all’evento. Ha ottenuto questo proposito ponendo l’attenzione anche su tutti gli aspetti della città

33 G. Piccardi, *Paul Allen e gli altri 1.400 yacht per vedere la Coppa*, in “Il Corriere della Sera”, 13 maggio 2012.

veneziana, di come l'evento era stato accolto dalla realtà locale e di come si intersecava e interagiva con essa, di come le strutture della città si sono rese un valido appoggio all'evento e di come l'Arsenale ha saputo esprimere una vocazione naturale ad ospitare un evento del genere, grazie ai lavori svolti fino a quel momento dalle imprese che ci hanno operato. Di frequente la produzione giornalistica nazionale si è fatta portavoce del comitato, ad esempio in quel periodo l'ufficio stampa aveva diffuso le foto satellitari delle regate di flotta al Lido³⁴, scattate dal satellite ottico Eros-B del MARSec (Mediterranean Agency for Remote Sensing and Environmental Control) venendo subito riprese da diversi media nazionali, oppure ancora la Gazzetta dello Sport si era occupata dell'Arsenale di Venezia con un'intera pagina³⁵.

«Da un punto di vista comunicativo non è stato un evento particolarmente delicato, anche per la sua natura di evento sportivo – spiega Marco De Rossi, direttore dell'ufficio stampa di Vivere Venezia- la comunicazione è stata gestita senza grandi criticità. La manifestazione ha avuto un ottimo riscontro dal punto di vista dell'accoglienza in città rispetto ad altri eventi organizzati che possono arrecare una parte di disagio. L'aspetto più complicato è stato quello della forte pressione mediatica sull'evento, tanti giornalisti, tanti MEDIA, tante richieste, tante occasioni per parlare di quest'evento, tutti elementi che andavano gestiti e di cui bisognava tener conto»³⁶.

Nell'ufficio stampa alcune mansioni erano gestite dai volontari. America's Cup, nell'accordo che stipula con le organizzazioni locali, chiede dei volontari da inserire in alcune attività e il LOC, in seguito, si impegna a trovarli in maniera totalmente autonoma e indipendente. Nel caso di Venezia, queste figure sono state promosse dall'Università Ca' Foscari in accordo con la città e con il Comitato Locale. La scelta di Ca' Foscari rientra nel progetto dell'Università di creare occasioni per i propri studenti per accrescere il loro bagaglio di esperienze e perché possano già entrare in contatto col mondo del lavoro. Il reclutamento è stato seguito direttamente dal rettorato dell'Università in coordinamento con il delegato del Sindaco per l'evento Alberto

34 Comunicato stampa di Vivere Venezia, *Satellite*, 18 maggio 2012, disponibile su: www.viverevenezia.com [Consultato nel mese di marzo 2013].

35 G. Pasini, *L'America's Cup riaccende il cuore della Serenissima, l'Arsenale dentro*, in "La Gazzetta dello Sport", 18 maggio 2012.

36 Intervista dell'autore a Marco De Rossi, 18 marzo 2013.

Sonino.

Nella logica di ACEA i volontari sono un totale stabilito e di questo intero una parte viene gestita direttamente dall'organizzazione americana. A Venezia, America's Cup ha curato i volontari di terra con il proprio responsabile Rob Colegate ed erano divisi tra l'Accreditation Center, il Media Center, il TV Compound e le altre principali attività di terra. Erano forniti di badge di riconoscimento e di abbigliamento ufficiale America's Cup, perché per ACEA, questi volontari erano considerati parte della propria organizzazione. Diversamente era per quelli dell'ufficio stampa di Vivere Venezia e delle *water operation*, gestiti invece dal Comitato Locale (Vento di Venezia per la squadra di volontari delle operazioni in acqua) che, per ACEA erano considerati esterni.

Questo *modus operandi* di America's Cup era replicato per tutte le World Series. L'organizzazione americana ha una compartimentazione fortemente rigida e assolutamente rispettosa di uno specifico format che imposta per ogni aspetto dell'evento specifici standard di struttura. L'evento stesso è un format, ogni tappa delle World Series è organizzata per replicarsi fedelmente in ogni città. Dal village al calendario, dalla gestione dei volontari all'organizzazione delle regate, ogni aspetto è replicato secondo una struttura specifica sempre uguale.

Le America's Cup World Series sono un grande evento che giunge nella città ospitante come un grande format e come ogni forza che agisce nella propria rigidità, può percepire, perciò dei limiti. Ogni città esprime le proprie peculiarità e vive seguendo il proprio naturale istinto. Un evento che giunge in una città deve adattarsi a queste esigenze. Un modello standard può trovare difficoltà nell'adattamento, soprattutto quando è trasferito in una città delicata e particolare nella sua unicità come lo è Venezia. ACEA ragiona in base al format di un evento che intende replicare e a questo motivo sono da imputare diverse difficoltà sorte inizialmente nell'organizzazione dell'evento veneziano come ad esempio alcuni problemi legati all'allestimento. Il village è strutturato ed esportato da America's Cup secondo precisi standard definiti dal format. Il villaggio è replicato in ogni tappa ed è allestito seguendo sempre il medesimo modello. Difficilmente, dunque è modellabile rispetto alle strutture che la città mette a disposizione. Nel caso di Venezia un esempio di come America's Cup sia fedele al proprio format è fornito da come è stata gestita la struttura del Club AC45, ovvero il

club riservato agli ospiti Vip e alla *sponsor hospitality*. Nel village il Club era posizionato in una tensostruttura sotto la Torre di Porta Nuova, la grande torre di alberatura di epoca napoleonica situata all'ingresso del bacino grande dell'Arsenale. La scelta di costruire in loco questa tensostruttura rispecchia chiaramente la volontà da parte di America's Cup di rispettare pedissequamente il format varato e rodato. Il Comitato Locale infatti, aveva proposto agli organizzatori americani di sfruttare per il Club 45 gli spazi recentemente restaurati della Torre di Porta Nuova, dalla grande esclusività e raffinatezza, ritenendoli adatti per ospitare un club che per ACEA è peculiare. L'Organizzazione americana dal canto suo, ha ritenuto migliore attenersi al proprio format (costruendo quindi la struttura prefabbricata) perché prevedeva per il Club 45 determinati standard che solo con la tensostruttura venivano garantiti.

Nonostante alcune problematiche iniziali l'evento ha riscosso un grande successo tra il pubblico, con migliaia di visitatori a fare da cornice alle regate. Il ritorno per Venezia non è stato solo di immagine, ma anche e soprattutto economico con entrate dirette per circa diciotto milioni di euro e un indotto di circa cinquanta milioni di euro.

“La Coppa America 'vale' per Venezia come il Carnevale: la più famosa manifestazione velica mondiale, sbarcata in Laguna lo scorso aprile, ha portato nella Serenissima tanti arrivi nelle strutture alberghiere venete quanti ne porta ogni anno la celebre festa in maschera veneziana. Lo ha detto oggi al Salone Nautico di Genova il sindaco, Giorgio Orsoni, che ha spiegato come Venezia abbia deciso di puntare diritto alla conferma delle World Series anche per il prossimo anno. «A fronte di un costo di circa cinque milioni di euro coperti interamente da privati - ha detto -, abbiamo assistito a ricavi incredibili. Direttamente sono entrati circa diciotto milioni di euro, e indirettamente quasi cinquanta»³⁷.

Venezia ha dimostrato di essere capace di gestire un evento dai grandi numeri e ha convinto pienamente prima di tutto gli organizzatori.

“Scommessa vinta. Evento «straordinario» che dimostra come Venezia sia adatta per manifestazioni di questo tipo: alta tecnologia e tradizione del mare. E come siano maturi i tempi per riaprire gli spazi monumentali dell'Arsenale. Due anni di

³⁷ La Redazione ANSA, *Vela: sindaco Venezia, Coppa America attrae come Carnevale*, 7 ottobre 2012, disponibile su www.ansa.it [Consultato nel mese di maggio 2013].

preparazione, tre mesi di lavoro pancia a terra. Alberto Sonino tira un sospiro di sollievo. [...] «Oggi, guardando l'arena del bacino San Marco tra decine di migliaia di persone sulle rive e sulle barche», commenta Sonino, «trovo il senso di due anni di lavoro. Siamo riusciti ad adattare l'organizzazione dell'America's Cup alle particolarità di Venezia». [...] «Un'immagine di Venezia non stereotipata e del tutto compatibile con la vocazione marinara di questa città», dice Sonino, «e anche un messaggio importante per la riqualificazione dell'Arsenale: abbiamo dimostrato come un evento straordinario, oggi sportivo, possa risultare un efficace prototipo per scardinare gli incomprensibili ostacoli amministrativi alla riapertura stabile di questo luogo. Uno spazio per la città, di giorno e di notte [...]». Le riprese mozzafiato del team americano con tre elicotteri, telecamere in barca e sulle rive, hanno dato l'idea dell'alta qualità della manifestazione e del luogo. «Alla fine sono arrivati i complimenti degli americani alla nostra organizzazione», racconta Sonino con un pizzico di orgoglio, «sono rimasti ammirati dall'antico luogo di produzione marinara riempito e risvegliato da un contenuto innovativo e tecnologico con imbarcazioni d'avanguardia, testimonial naturali di sviluppo sostenibile. Adesso occorre insistere e andare avanti. Per dare un senso al lavoro di tutti quelli che hanno collaborato alla riuscita dell'evento: la Marina, la Soprintendenza, il Comune e il Magistrato alle Acque, gli sponsor, il Demanio, le Forze dell'ordine [...]»³⁸.

Due anni di preparazione e molti mesi di lavoro operativo, ma anche tanti attori coinvolti per portare l'evento a Venezia.

“Il sindaco di Venezia Giorgio Orsoni: «Ringrazio chi mi ha aiutato a portare l'America's Cup World Series a Venezia: Alberto Sonino e in particolare il Comitato organizzatore che mi sta affiancando in questa fatica per le risorse messe in campo e lo sforzo applicato. Ringrazio tutte le istituzioni coinvolte e la Marina Militare senza il cui aiuto non sarebbe stato possibile organizzare l'evento. E' un'ulteriore dimostrazione di come la città esprima il meglio di sé stessa coordinando gli sforzi di tutti gli attori che operano sul territorio che così interagiscono tra loro in forza dell'amore per Venezia, città dell'eccellenza. [...] Non è solo la Coppa America che viene qui a fare un evento straordinario, è anche Venezia che dà qualche cosa a Coppa America per rendere

38 A. Vitucci, *Sonino sorride: «Scommessa vinta, la città è all'altezza»*, in “La Nuova di Venezia”, 21 maggio 2012.

ancora più importante questo evento. La marineria, le radicate tradizioni, l'eccellenza della nautica coniugate con la tecnologia, la velocità, l'innovazione dei materiali e delle tecniche costruttive applicate al mare. Il passato che convive con il futuro: questa è l'essenza dell'America's Cup e questa è l'anima della Città». Flavia Faccioli del Comitato VivereVenezia: «Per Venezia è un onore ospitare l'America's Cup World Series, ma è anche un dono alla competizione quello che la città fa, accogliendola. E' un contesto introvabile in qualsiasi altra parte del mondo [...]»³⁹.

Venezia dunque ha beneficiato del brand di America's Cup, ma è stata anche la Coppa a trarre vantaggio dal brand di Venezia, conosciuto universalmente in ogni angolo dell'intero globo.

“America's Cup è in assoluto il brand massimo per la vela, non esiste niente di più forte, più antico, più importante, più mediatico. Per America's Cup l'Italia è una delle patrie della vela, una delle nazioni dove la Coppa ha più seguito, soprattutto per merito di Luna Rossa. Quando, però, ci si confronta con un forte brand, così riconosciuto e così globale come quello di Venezia, anche il più grande evento, con il più grande ritorno d'immagine che può esserci in realtà beneficia della location più di quanto la location beneficia dell'evento, perché in fin dei conti dalle World Series di maggio è più America's Cup che ha tratto vantaggio dall'essere venuta a Venezia, piuttosto che il contrario. È stata un'ottima cosa per la visibilità sia di Venezia che dell'America's Cup che ha realizzato immagini spettacolari e irripetibili con i catamarani a veleggiare nel bacino di San Marco. Quella di Venezia è stata, a detta di un largo panel di opinionisti, la tappa più riuscita, anche più di Napoli, con un grande seguito e un grande successo di pubblico e mai così partecipe con così tante barche in acqua»⁴⁰.

Venezia ha accolto la Coppa nel 2012 e si aspettava un suo ritorno nell'anno successivo. Così non è stato, ma l'esperienza del maggio veneziano ha aperto alla città una nuova prospettiva per l'avvenire, con una nuova rinascita dell'Arsenale e una rinnovata consapevolezza di sé stessa. Il bis non è avvenuto, ma l'avventura vissuta da Venezia nel maggio del 2012 apre nuove porte per il futuro.

39 Comunicato stampa di Vivere Venezia, *America's Cup, Conferenza Stampa*, 14 aprile 2012, disponibile su: www.viverevenezia.com [Consultato nel mese di marzo 2013].

40 Intervista dell'autore a Marco De Rossi..., cit.

- **IL CONTRATTO BIENNALE E L'ANNULLAMENTO DELLA SECONDA TAPPA VENEZIANA**

Il comune di Venezia, nel maggio del 2011, ha stipulato con America's Cup un contratto di natura biennale per avere l'evento in città. L'accordo prevedeva l'organizzazione di due tappe delle World Series a Venezia, una nel mese di maggio dello stesso anno e l'altra nel mese di aprile dell'anno successivo. Il dodici novembre del 2012, però, America's Cup "senza alcun preavviso e con un comunicato stampa"⁴¹ ha deciso di eliminare Venezia dal proprio calendario per il 2013 e di lasciare unicamente Napoli come tappa europea delle World Series.

Nonostante la richiesta di spiegazioni e i tentativi di conciliazione da parte degli organizzatori veneziani e dell'amministrazione, ACEA è rimasta ferma nella sua pronuncia. Il comune di Venezia ha deciso così a dicembre del 2012 di presentare due ricorsi in Tribunale contro l'organizzazione americana, il primo per riavere l'evento, il secondo per il risarcimento dei danni nel caso il primo ricorso non fosse andato in porto.

"America's Cup in mano al giudice. Con un ricorso d'urgenza il Comune ha chiesto al Tribunale civile di ordinare al comitato organizzatore della Coppa America di disputare le regate nelle acque veneziane. «*Lo prevede un contratto firmato dalle parti nel maggio dell'anno scorso*», dice l'avvocato Paolo Cortlazzo, estensore del ricorso insieme allo studio Chiomenti di Milano, «*noi chiediamo che sia rispettato, cioè che l'evento si faccia*». In questa prima fase, insomma, non siamo ancora alla richiesta dei danni. Che potrebbe essere notificata nel caso l'accordo saltasse [...]. Dopo l'annuncio choc della scelta di Napoli, un mese fa, i contatti tra Ca' Farsetti e l'Acea, l'America's cup Event Authority, si erano interrotti bruscamente. Dichiarazioni di fuoco del sindaco, minacce di cause civili. Ma nei giorni scorsi Stephen Barclay, responsabile dell'organizzazione, si è fatto vivo. «*L'ho invitato a Venezia, noi il dialogo non lo abbiamo mai interrotto*», dice il sindaco. C'è tempo fino al diciassette gennaio, data in cui il giudice civile del Tribunale di Venezia Gabriella Zanon ha fissato l'udienza per decidere sul ricorso. Il Comune ha chiesto con procedura d'urgenza di «*intimare all'Acea di svolgere la regata in laguna, come previsto dal contratto*». Nel caso questo

41 G.B., *America's Cup, due ricorsi per rivedere i catamarani*, in "Corriere del Veneto", 28 dicembre 2012.

non andasse a buon fine scatterà la richiesta dei danni. *«Che sono piuttosto ingenti», dice l'avvocato Cortelazzo, «perché ai mancati introiti per la manifestazione va sommata la parte più importante: cioè le disdette per l'effetto annuncio e i mancati sponsor, che stavolta sarebbero stati interessati all'evento dopo aver visto il successo della prima edizione»*⁴².

Il Comune di Venezia ha dunque agito per vie legali contro il mancato rispetto da parte di ACEA del contratto biennale firmato.

“Il sindaco Giorgio Orsoni, che aveva minacciato di ricorrere alle vie legali, ha deciso di mantenere la promessa presentando il ricorso con il quale il Comune chiede il rispetto del contratto sottoscritto l'anno scorso: *'A tutela del buon nome di Venezia e per il risarcimento dei danni derivanti dal mancato rispetto del contratto che gli americani hanno disatteso con scuse inventate'*, spiega il sindaco, irritato e molto deluso dal comportamento degli organizzatori della Coppa America dopo il successo ottenuto l'anno scorso dalle regate in laguna con vista su San Marco”⁴³.

L'organizzazione di America's Cup, dal canto suo, ha ribadito invece che le mancanze erano da imputare al comportamento tenuto dell'amministrazione veneziana.

“L'America's Cup Event Authority (ACEA) interviene con una nota per dire di avere fatto *«molto»* per risolvere le *«divergenze con Venezia, anche offrendo l'arbitrato, al fine di mantenere il fantastico spirito che si è creato nel maggio scorso»*. Il documento della società che gestisce l'organizzazione della 34^{esima} America's Cup di vela (il cui atto finale è previsto nella baia di San Francisco, a settembre) arriva dopo i due ricorsi presentati dalla città lagunare, che punta a riportare gli AC World Series, dopo la loro cancellazione, previsti in un primo momento ad aprile e poi invece affidati alla sola Napoli, che avrebbe dovuto invece ospitare le regate di maggio. *«La presentazione in Tribunale di un documento contro Acea da parte di Venezia, mesi di dichiarazioni pubbliche false, contenenti errori rese dal sindaco Orsoni - prosegue la nota di Acea - ci lasciano poco spazio, se non quello di un'accurata proposizione dei fatti. I procedimenti giudiziari permetteranno ad Acea di dimostrare che Venezia deve accettare la piena responsabilità per queste gravi violazioni di contratto»*. Gli

42 A. Vitucci, *America's Cup 2013, il campo di regata lo decide il Tribunale*, in “La Nuova di Venezia”, 28 dicembre 2012.

43 La Redazione, *Coppa America, Venezia fa causa in Tribunale contro la scelta di Napoli*, in “La Repubblica”, 11 dicembre 2012.

organizzatori parlano di «*mancata presentazione di importanti informazioni finanziarie e conti completi*» per le regate del 2012 a Venezia, ma anche di «*mancato pagamento della quota concordata di reddito netto generato*»; di «*mancato rispetto dei tempi di pagamento dei premi in denaro ai concorrenti per la regata Trofeo Città di Venezia*»; di «*mancato rispetto dei processi di approvazione contrattuali, con particolare riferimento alla partecipazione ai profitti derivanti dalla vendita dei rilevanti diritti locali*». Venezia non sarebbe «*riuscita a spiegare le contraddittorie dichiarazioni del sindaco Orsoni di ‘generato reddito zero’ e ‘generato un profitto diretto di diciotto milioni’*». «*Sette mesi dopo la regata di maggio - aggiungono - queste criticità restano irrisolte, nonostante i migliori sforzi della nostra società. Le richieste di ACEA restano senza risposte; evitate le offerte di negoziare; respinti i tentativi di raggiungere un accordo di conciliazione. ACEA ha agito in buona fede, offrendo a Venezia numerose proroghe, inviti ad adempiere e anche di mediazione, per cercare di raggiungere un risultato soddisfacente. Questi sforzi si sono conclusi con un fallimento*»⁴⁴.

America's Cup dalle World Series ha ricavato introiti minori di quelli che aveva preventivato, inoltre nell'estate del 2013 sono previste le importanti finali di Louis Vuitton Cup e America's Cup. L'organizzazione americana ha così deciso di eliminare una delle due tappe europee che erano in programma. La scelta di Napoli rispetto a Venezia è legata ad una maggiore offerta economica che la città partenopea ha garantito ad America's Cup.

“Napoli offriva di più, dicono in Comune. Una verità ammessa anche dagli organizzatori in una lunga intervista ai giornali sportivi inglesi”⁴⁵.

Venezia ha offerto un fee di circa duecentocinquantamila euro, Napoli molto di più: quattro milioni e duecentomila euro.

“*Follow the money*’ diceva il giudice Paolo Borsellino. E gli organizzatori, a quanto sembra, hanno proprio seguito i soldi”⁴⁶.

44 La Redazione, «*L'annullamento dell'America's Cup a Venezia è tutta colpa del Comune*», in “Corriere Del Veneto”, 4 gennaio 2013.

45 A. Vitucci, *America's Cup 2013...*, cit..

46 La Redazione, “*Scippo*” *America's Cup, nel mirino i milioni “pubblici” spesi da Napoli*, in “Veneziatoday”, 14 novembre 2012.

CAPITOLO III

3. L'ARSENALE DI VENEZIA E IL SUO RUOLO NELLA RIQUALIFICAZIONE TERRITORIALE

Tradizione e tecnologia sono lo spirito della Coppa America a Venezia: perché questo evento si sposa con la città che, a dispetto di chi la ritiene condannata alla decadenza, guarda al futuro. [...] L'arsenale è il luogo simbolo del nostro futuro [...] La città vuole riappropriarsi di quello spazio [...]. Questo evento dimostrerà quanto sarà utile per la città.⁴⁷

GIORGIO ORSONI

• UN PO' DI STORIA

L'Arsenale di Venezia rappresenta un'area emblematica della città veneziana e ha origini molto antiche. Storicamente era il cuore pulsante della Serenissima, era il luogo dove nascevano le più strategiche e imponenti navi che componevano la flotta della Repubblica veneziana.



Il Ponte dell'Arsenale (Canaletto)

L'etimologia del termine Arsenale risale all'arabo, più precisamente alla

⁴⁷ D.I., *Venezia si mette in festa...*, cit..

locuzione *daras-sina'ah*, che nella lingua araba significa casa d'industria. L'evoluzione del termine avrebbe poi con il tempo attraversato varie fasi, trasformandosi inizialmente in *darzanà*, che ne rappresenta la traduzione veneziana, poi mutato in *arzanà*, quindi *arzanàl*, *arsenàl* e infine *arsenale*. Dal medesimo vocabolo arabo, più precisamente dalla prima forma in *darzanà* derivano anche altre parole in uso nel gergo veneziano dell'epoca, come *darsena*, nome gergale dato ai bacini acquei artificiali interni all'Arsenale, rimasto immutato fino ai giorni nostri.

Le origini precise del complesso produttivo veneziano non sono conosciute con



L'evoluzione dell'Arsenale

certezza, si fanno risalire al 1104, quando l'Arsenale era posizionato nelle vicinanze di Piazza San Marco, istituito dal Doge Falier per soddisfare l'esigenza di uno strategico cantiere navale di Stato. Qualche anno dopo,

intorno al XII secolo, l'ubicazione fu spostata nell'attuale posizione, quindi più ad Oriente, nel Sestriere di Castello, nella zona tra la Basilica di San Pietro di Castello e la Chiesa di San Giovanni in Bragora, per garantire al cantiere una maggior protezione ed una più libera possibilità di espansione, venendo incontro alle esigenze del complesso di crescere in proporzione all'importanza sempre maggiore che esso andava rivestendo presso la Repubblica ed in simbiosi con l'ascesa del dogado.

“L'espansione commerciale di Venezia continua senza soste ed alla fine del XIV secolo il Senato, conscio dell'importanza strategica del cantiere ai fini dei fiorenti

commerci marittimi, ne decide l'ampliamento. E' il secolo delle guerre con l'altra Repubblica marinara di Genova, che era di poco precedente la più consistente minaccia turca, alla quale l'Arsenale fa fronte aumentando, fino a triplicare, il numero delle navi costruite. Con l'avvento delle grandi navi a vele quadre si rendono necessari lavori d'adattamento, tra cui significativi sono gli allargamenti di canali e dello specchio della porta a mare⁴⁸.

Lo sfruttamento strategico dell'Arsenale continuò anche sotto le diverse occupazioni che sul territorio veneziano susseguirono come quelle francesi ed austriache culminate con l'annessione di Venezia al Regno d'Italia, che contribuì alla sua rivitalizzazione e al pieno utilizzo, sfruttando il suo intero potenziale anche durante lo scoppio e lo svolgimento della Prima Guerra Mondiale.

Il concetto che sta alla base del processo produttivo dell'Arsenale si può considerare alla stregua di una vera e propria catena di montaggio, che vedeva impiegati tra le millecinquecento e le duemila unità di lavoratori (chiamati Arsenalotti) che in successione compivano un processo di operazioni simili all'assemblaggio.

Per questo motivo il complesso veneziano, che nacque prima dell'economia industriale, viene considerato come una fabbrica *ante litteram*, un precursore delle moderne fabbriche, di cui è colmo dei tipici connotati.

“[...] L'Arsenale, la prima fabbrica moderna al mondo (probabilmente) e per secoli fucina di vascelli che uscivano da qui, come da una catena di montaggio nei giorni nostri. Novecento anni di storia legati al mare e allo sviluppo della città. «All'inizio l'Arsenale aveva ben altra struttura - spiega con passione l'architetto Claudio Menichelli, per oltre trent'anni alla Soprintendenza di Venezia -. Nel 1100 esistevano in città molti squeri, semplici piani inclinati sulle rive dei canali, su cui si costruivano imbarcazioni, in varie zone della città. Dal 300, invece, l'Arsenale si concentra qui, dove è ora, e viene cinto da mura, per difenderlo [...]»⁴⁹.

L'importanza dell'Arsenale non era dovuta soltanto alla sua funzione di cantiere navale, ma anche e soprattutto per l'indotto che creava attorno a sé. Era continuo, infatti, il lavoro dei forni che ogni giorno fornivano provviste alimentare per i lavoratori

48 Marina Militare, *L'Arsenale*, disponibile su: www.marina.difesa.it [Consultato il 18 marzo 2013].

49 G. Pasini, *L'America's Cup riaccende...*, cit..

e per i marinai, così come pure era fervente l'attività dei fabbri che forgiavano le armi necessarie all'equipaggiamento delle navi e delle fornaci utilizzate per far fronte alla domanda di mattoni.

Rifinivano il complesso industriale anche le residenze costruite come dimora per i lavoratori e altre piccole industrie a corredo delle più importanti attività, come quelle strategiche delle corderie, nate per la produzione di funi navali in canapa, preziose sia per le galee e le galeazze che componevano la flotta veneziana, sia come importante prodotto di commercio venduto alle navi straniere in transito nella laguna veneziana.

Non mancavano inoltre i magazzini, utili per la conservazione degli alimenti, delle materie prime e dei prodotti finiti e quelli specifici per il rimessaggio delle imbarcazioni.

L'attività rigogliosa e complessa che costantemente veniva a crearsi nell'aggregato dell'Arsenale, che occupava un'area di circa quarantasei ettari e il grande numero di arsenalotti impiegati, rendeva la fabbrica veneziana tra le più moderne e importanti d'Europa e del mondo per molti secoli. Ogni giorno migliaia di dipendenti, assemblavano navi nel corso del tempo sempre più complesse che venivano consegnate in tempi rapidi ai rispettivi committenti.



L'ingresso di terra dell'Arsenale

“Esistevano squeri di terra dove appunto venivano costruiti gli scafi, che poi

passavano agli squeri d' acqua dove le navi della Serenissima venivano completate e attrezzate. Quando stavano per uscire dall'Arsenale (a Napoleone si deve anche l' apertura di una uscita diretta in Laguna) da finestrelle nel muro uscivano i remi di cui venivano dotate le galere. [...] La bellezza di questo posto è che in ogni muro, in ogni edificio c'è la traccia del tempo, delle modificazioni successive, dell'adattarsi ai tempi che cambiavano”⁵⁰.

Sopravvissuto acciaccato alle due guerre mondiali, l'Arsenale fu ristrutturato per continuare a pieno regime la sua funzione, ma nonostante le continue opere di aggiornamento, non seppe, però rincorrere l'evoluzione tecnologica e l'incalzare di nuove metodologie di costruzione che stavano ormai evolvendo in campo navale.

L'adattamento dunque non riuscì ad essere più così sostanziale e negli anni a venire l'Arsenale visse le sue stagioni peggiori, attraversando una fase di lento declino, fino al quasi totale abbandono, incapace di far fronte ad una macchina sempre più sofisticata quale era ormai diventata la potenza navale.

50 Ibidem.

- **I GIORNI NOSTRI**



L'Arsenale oggi

Dopo secoli di brillante storia, caratterizzati da un'attività fervente e laboriosa e da un dorato e incessante splendore economico, l'ombra e il disuso a cui pareva destinato l'Arsenale rischiavano di nascondere un patrimonio storico, culturale e industriale come pochi ne esistono, ponendo le basi per un definitivo declino che avrebbe fatto perdere al mondo un suo prezioso pezzo di storia.

Se da un lato l'attività produttiva smise quasi totalmente di offrire il proprio contributo al sistema navale, dall'altro rimaneva comunque intatto l'intero complesso, con le sue infrastrutture e le sue tesse vuote, di proprietà dello Stato e della Marina Militare.

Il tentativo di dare un senso a quell'enorme patrimonio andato in disuso venne promosso da alcune organizzazioni, tra cui la Biennale di Venezia, che già nel 1980 decise di utilizzare alcuni spazi dell'Arsenale, in particolare la parte delle Corderie, per promuovere la 1. Mostra Internazionale di Architettura, dando di nuovo visibilità e prestigio alle strutture arsenaliane. Fu soltanto l'inizio di un ben più ampio progetto

promosso dalla Biennale che prevedeva un sempre più marcato utilizzo degli spazi liberi.

“Inizia nel 1999 il recupero funzionale dell’area sud-est dell’Arsenale concessa in uso dalla Marina Militare - Ministero della Difesa alla Biennale di Venezia. L’area in



concessione ha una superficie complessiva di circa cinquantamila mq, di cui circa venticinquemila mq sono coperti. Qui sono concentrati alcuni degli edifici più importanti dell’Arsenale costruiti a partire dal quattrocento (Corderie, Artiglierie, Tese del Cinquecento, Tese dell’Isolotto).

L’obiettivo era rendere fruibili e funzionali gli spazi per le attività coniugando le esigenze

Ingresso principale

di ciascuna di esse (di spettacolo ed espositive) e la salvaguardia degli edifici: un approccio progettuale dinamico, in costante dialogo con l’architettura storica e monumentale dell’area. [...] Le opere, eseguite in costante collaborazione con la Soprintendenza di Venezia, hanno interessato: coperture, pavimentazioni, infissi, opere tecnologiche, adeguamento normativo e infrastrutture per tutta l’area”⁵¹.

I progetti di ristrutturazione e abbellimento interessarono molte strutture dell’area sud-est, in particolare fu avviata la riorganizzazione dell’Area di Accoglienza, la costituzione di un nuovo Ponte dei Pensieri e la bonifica del Giardino delle Vergini.

51 La Biennale di Venezia, *Arsenale*, disponibile su: www.labiennale.org [Consultato il 26 marzo 2013].

“La riorganizzazione dei servizi per il pubblico e degli accessi è uno degli obiettivi principali del programma di riqualificazione degli spazi [...]. Lo scopo è quindi quello di dare una soluzione strutturata ai servizi di accoglienza e orientamento per il pubblico dell’area dell’Arsenale sud-est, coerente con la valorizzazione degli spazi esistenti. Il progetto di miglioramento del sistema esistente riguarda in particolare le biglietterie e i servizi informativi, ora collocati in strutture temporanee all’esterno dell’ingresso principale, nonché la realizzazione di un collegamento coperto tra l’ingresso stesso e gli spazi espositivi. Il progetto di riqualificazione riguarda le Fonderie (edificio 306) attualmente sede del *bookstore* e di un punto sosta/caffetteria, la parte iniziale delle Corderie e le parti esterne.

[...] Il progetto del nuovo Ponte dei Pensieri avvia un programma di riorganizzazione degli accessi all’Arsenale di cui un successivo passo è stato la fase di progettazione per il 2011. Il nuovo ponte, realizzato su l’idea progettuale della Biennale nella medesima posizione di quello esistente fino alla metà dell’ottocento, costituisce un nuovo accesso all’area dell’Arsenale sud-est. La struttura principale del ponte, ispirata - pur nella contemporaneità della forma - ai ponti della tradizione veneziana, è concepita come una trave a ginocchio in semplice appoggio tra le fondazioni poste all’interno del Giardino delle Vergini e le pile metalliche poste nella riva esistente. Un accordo tra il Comune di Venezia, il Magistrato alle Acque (che ha finanziato l’opera) e la Biennale ha consentito la realizzazione della struttura. Il coordinamento della progettazione e la progettazione esecutiva sono stati rispettivamente a cura del Consorzio Venezia Nuova e Thetis s.p.a..

[...] Il Giardino delle Vergini che si estende sull’area dell’ex monastero Santa Maria Vergine, demolito alla fine dell’Ottocento, è oggi una ampia area verde di quattordicimila mq circondata dalle alte mura dell’Arsenale. Nel 2001 è iniziata la bonifica della parte del Giardino adiacente alle Tese con un primo intervento di radicale pulizia dalle piante infestanti, verifica dello stato delle alberature e recupero botanico delle essenze di pregio preesistenti. Nell’ambito dell’intervento, che comprende anche il recupero delle Tese delle Vergini e di alcune costruzioni minori, sono state realizzate anche le necessarie opere di urbanizzazione primaria. Il Giardino, che dal 2008 è interamente parte dell’area in concessione, costituisce con la realizzazione nel 2009 del

Ponte dei Pensieri e l'ampliamento del Padiglione Italia, il nuovo asse del percorso espositivo dell'Arsenale. Per l'apertura della 12. Mostra Internazionale di Architettura è stato restaurato un piccolo edificio, ad uso biglietteria/bookstore, risalente alla seconda metà del novecento situato ai piedi del ponte e in prossimità del nuovo accesso"⁵².

L'utilizzo degli spazi dell'Arsenale da parte della Biennale è un processo che vive tutt'ora, l'organizzazione infatti sfrutta ancora oggi gli spazi acquisiti e restaurati sia in occasione della Biennale di Arte, sia per l'esposizione della Biennale di Architettura, costituendo insieme alle strutture dei Giardini di Venezia l'intero allestimento. Le tesse dell'Arsenale formano, dunque, una parte essenziale dell'offerta culturale.

Ma la Biennale non è stata l'unica ad aver promosso un utilizzo funzionale degli spazi in disuso, nel corso degli anni si sono infatti aggiunte altre importanti realtà aziendali che hanno scelto l'Arsenale come sede delle loro attività e sono presenti ancora oggi. Oltre alla Marina Militare, che attualmente possiede un'area pari al 62% della superficie complessiva dell'Arsenale e alla Biennale di Venezia, operano il Consorzio Venezia Nuova (insediatasi dal 2006, è un aggregato formato da grandi imprese di costruzione italiane, cooperative e imprese locali specializzato nella realizzazione di interventi per la salvaguardia di Venezia e della laguna), l'Actv (è l'azienda comunale per il trasporto pubblico di Venezia, sfrutta a partire dal 2009 i bacini di carenaggio dell'Arsenale per la manutenzione della propria flotta) l'ISMAR-CNR (l'Istituto di Scienze Marine e il Consiglio Nazionale delle Ricerche) e la Thetis s.p.a., insediatasi nell'area dei lamierini dal 1997, è una società di ingegneria che opera e sviluppa progetti nei settori ambientali, civili e territoriali. Quest'ultima ha svolto un ruolo importante nell'organizzazione della tappa veneziana delle World Series ed è direttamente impegnata nella progettazione e realizzazione del MOSE.

Il passo decisivo al rianimo dell'ex fabbrica veneziana arriva però nel 2003 con la costituzione della società Arsenale di Venezia s.p.a., nata e creata su volontà dell'Agenzia del Demanio e del Comune di Venezia, entrambi soci rispettivamente al 51% e al 49%.

“La Società Arsenale s.p.a. nasce nel 2003, su iniziativa dell'Agenzia del Demanio e del Comune di Venezia, per far rivivere la fabbrica dell'Arsenale. Alla

⁵² Ibidem.

società viene affidato l'incarico di programmare, attivare e gestire progetti finalizzati alla valorizzazione dell'Arsenale di Venezia [...]”⁵³.

L'idea alla base del nuovo assetto era quella di riorganizzare l'area e dividerla per specifici settori o poli di attività, assimilando soprattutto le aree del complesso rimaste improduttive.

“L'Arsenale è un complesso monumentale di eccezionale valore storico. Quando, dopo la prima guerra mondiale, gli impianti cantieristici sono stati progressivamente dimessi, per l'Arsenale è iniziato un periodo di inarrestabile degrado. [...] L'Amministrazione Comunale, con la partecipazione dei diversi attori coinvolti nella trasformazione e gestione dell'area, ha messo a punto un progetto di riqualificazione dell'intero complesso che potrà assumere la nuova funzione di polo scientifico, culturale e produttivo. Sulla base dei piani e degli accordi sottoscritti la trasformazione è in corso con la realizzazione di adeguati interventi che consentiranno di avviare attività nell'area e renderla fruibile ai cittadini. Il Comune di Venezia e l'Agenzia del Demanio hanno individuato nella Società Arsenale di Venezia, di cui sono gli unici soci, lo strumento per realizzare la riqualificazione dell'Arsenale sia sotto il profilo fisico che socio-economico”⁵⁴.

I poli di attività individuati sono cinque:

1. Polo della ricerca: destinato ad accogliere un pool di imprese ed istituti (come Thetis e alcune sezioni del CNR) che operano nel campo della ricerca sull'ambiente e sulla conservazione e valorizzazione del patrimonio culturale;
2. Polo della produzione: assimila le attività legate alla cantieristica, prevede l'insediamento di attività artigianali e fornisce uno sbocco produttivo alle collegate attività di ricerca. Inoltre Il Consorzio Venezia Nuova ha avviato un programma di riorganizzazione dell'area dei Bacini, per adeguarla alle attività di manutenzione del MOSE;

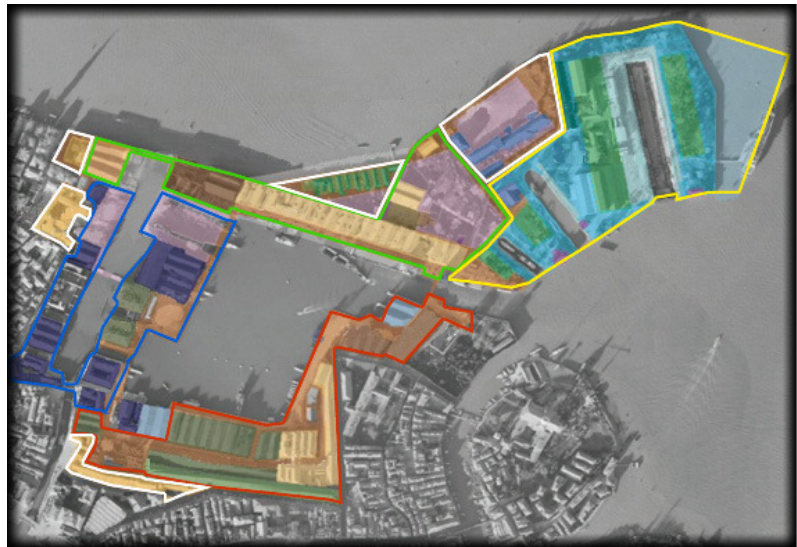
53 Arsenale di Venezia s.p.a., *La Società*, disponibile su: www.arsenaledivenezia.it [Consultato il 5 aprile 2013].

54 Comune di Venezia, *Valorizzazione dell'Arsenale*, disponibile su: www.comune.venezia.it [Consultato il 5 aprile 2013].

3. Polo della cultura, della musealità, dell'esposizione: è ubicato nell'area sud dell'Arsenale, dove è presente la Biennale di Venezia con i propri spazi espositivi che, insieme ad altre manifestazioni e organizzazioni (è presente una sezione del Museo Navale) completa il nucleo dell'offerta espositiva;
4. Polo della Marina: è destinato alle attività della Marina Militare;
5. Attività di supporto diffuse: riguardano le attività di servizio.

Attualmente l'Arsenale copre una superficie complessiva di 478.000 metri quadri, circa quarantotto ettari divisi tra Arsenale nord e sud e la proprietà appartiene per il 71% della superficie terrestre (53% della superficie complessiva) al Comune di Venezia e per i restanti dodici ettari allo Stato attraverso il Ministero della Difesa (Marina Militare).

Fino al 2012 la proprietà era interamente dello Stato italiano che gestiva l'Arsenale per il 62% attraverso il Ministero della Difesa (Marina Militare), per il 36% dal Ramo storico-artistico e per il restante 2% attraverso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.



La divisione in poli: verde (polo della ricerca), giallo (polo della produzione), rosso (polo della cultura, della musealità, dell'esposizione), blu (polo della Marina), bianco (attività di supporto diffuse)

Il sei febbraio 2013 il Sindaco di Venezia Giorgio Orsoni e Pier Giorgio Allegroni, Direttore regionale per il Veneto dell'Agenzia del Demanio, hanno firmato l'accordo di cessione a titolo gratuito dell'Arsenale dallo Stato al Comune ad esclusione delle aree di proprietà della Marina Militare.

L'accordo è il primo nella storia, “[...] l'Arsenale è per la prima volta della città di

Venezia. «Finora è sempre stato dello Stato, che fosse la Serenissima, i francesi, gli austriaci, l'Italia [...]»⁵⁵.

Dal sei febbraio il Comune è così venuto in possesso della piena autonomia gestionale e di programmazione dell'antico complesso.

“«Un momento importantissimo per Venezia, siamo molto soddisfatti. Con questo atto – ha commentato Orsoni – la Città diventa proprietaria del suo Arsenale e al tempo



La superficie acquisita dal Comune (area in rosa)

stesso consolida il rapporto con la Marina, della quale andiamo orgogliosi. Da oggi, potremo governare lo sviluppo di quest'area strategica con l'obiettivo di rendere l'Arsenale di Venezia un luogo aperto a tutti. [...] Adesso potremo finalmente entrare nella fase operativa e cominciare a programmare il recupero e il riuso di questi spazi – conferma Orsoni – confrontandoci anche con le altre istituzioni che sono presenti all'Arsenale»⁵⁶.

È Arsenale di Venezia s.p.a. l'incaricata ad occuparsi dei progetti di recupero e della loro gestione.

“[...] La società ha pronto da tempo un piano di fattibilità di interventi sull'Arsenale per un valore di circa ottanta milioni di euro [...]. Ma il compito del Comune sarà anche ora quello di fare il 'vigile' e il controllore dei diversi soggetti presenti o che aspirano a sbarcare all'Arsenale. A parte il Consorzio Venezia Nuova che

55 G. Bertasi, *Arsenale, l'incognita dei canoni* «Porteremo nuove attività», in “Corriere del Veneto”, 9 febbraio 2013.

56 E. Tantucci, *È fatta, l'Arsenale è tornato ai veneziani*, in “La Nuova di Venezia”, 7 febbraio 2013.

porterà qui anche la sua sede operativa e i suoi uffici, essendo già impegnata nell'area per la manutenzione del MOSE, una possibile *new entry* è quella di Ca' Foscari, con il rettore Carlo Carraro che vuole portare qui i corsi di Scienze ambientali dell'ateneo, accorpandovi anche il nuovo Centro studi internazionale sui cambiamenti climatici che ora ha sede sull'isola di San Giorgio"⁵⁷.

I progetti prevedono il riassetto dell'intera area e il primo passo, che in realtà è fermo sulla carta da molto tempo per mancanza di fondi, prevede la costruzione di un ponte mobile di collegamento tra le Fondamenta della Novissima e gli squeri acquatici delle Gaggiandre (dove sono posizionate le sale espositive della Biennale) altrimenti separate dal bacino. Il costo previsto si aggira intorno ai due milioni di euro.

Le ambizioni sono molte e tutte votate alla definitiva rinascita dell'Arsenale, in cui giocherà un ruolo importante il MOSE.

«L'obiettivo è arrivare, entro tre-cinque anni, alla completa ristrutturazione delle tesse della Novissima, con pavimentazione lastricata, bar e ristoranti. Ne mancano da ristrutturare una decina, in cui troveranno posto gli uffici del Mose e il centro di restauro per l'arte contemporanea», spiega l'architetto Roberto D'Agostino, presidente di Arsenale s.p.a.. *«I bacini di carenaggio saranno la base degli interventi di manutenzione del Mose – aggiunge – e verranno recuperate anche le Galeazze, che ospiteranno fiere ed esposizioni»*⁵⁸.

Nelle aspirazioni del nuovo Arsenale un ruolo importante lo avranno i veneziani: *«È una soddisfazione vedere l'Arsenale riprendere vita dopo una lunga fase di decadenza – afferma il titolare dello Studio, l'architetto Alberto Cecchetto –, ma è importante pensare anche a come attrarre la cittadinanza con frequenza [...]»*⁵⁹.

Dello stesso avviso anche Giorgio Orsoni: *«Il mio augurio - ha concluso il sindaco - è che adesso possano entrarci i cittadini, per metterci ulteriori attività, e soprattutto che ci venga la gente, perché deve essere luogo d'incontro, dove tutti possano respirare l'importanza di questi muri e di queste*

57 Ibidem.

58 S. Zanardi, *Torna a vivere «l'arzanà»*, in "NordestEuropa.it", 19 luglio 2012.

59 Ibidem.

pietre per la città»⁶⁰.

Anche il futuro di Arsenale di Venezia s.p.a. è in fase di riassetto, la società infatti è nata con una struttura al 51% del Demanio e al 49% del Comune, un assetto che mal si sposa con il nuovo accordo di cessione. La gestione degli spazi attualmente in affidamento ad Arsenale di Venezia s.p.a. passerà sotto il controllo diretto del Comune come soluzione temporanea, in vista della costituzione di una nuova holding immobiliare del Comune di Venezia.

Date queste premesse, dunque, una nuova vita pare attendere l'Arsenale, ambiziosi progetti sono in cantiere e alcuni in parte già realizzati nel corso degli anni passati, ma il complesso veneziano si trova in una posizione della città poco frequentata dai visitatori, il baricentro del flusso turistico coincide infatti con la più conosciuta Piazza San Marco. Inoltre, a causa di una storia recente segnata dal disuso e l'abbandono, l'Arsenale a suo malgrado ha conquistato nel mondo un'ombra cupa di oblio.

⁶⁰ La Redazione, *Nuova vita per l'Arsenale*, Orsoni: "Serve un ponte mobile per unificarlo", in "Veneziatoday", 8 febbraio 2013.

- **L'AMERICA'S CUP WORLD SERIES COME OPPORTUNITÀ DI RIQUALIFICAZIONE TERRITORIALE**

Occorreva ed era ormai vitale una significativa attività promozionale che desse di nuovo pubblicità e slancio all'intero complesso e lo riportasse in auge e a conoscenza del mondo intero. Occorreva un grande evento, una manifestazione internazionale che puntasse il faro sulla città e sull'Arsenale, un evento capace di attrarre e catalizzare milioni di persone, l'occasione era l'America's Cup World Series.

Al giorno d'oggi il grande evento sta assumendo un ruolo preponderante nella formulazione del cosiddetto marketing territoriale e viene sfruttato via via sempre di più dalle comunità organizzative locali negli ambiti della riqualificazione urbana.

“Nell'attuale competizione territoriale tra le città, l'opportunità di promuovere il cambiamento e la riqualificazione urbana, ospitando eventi, riscuote un notevole interesse sulle comunità che li organizzano. Gli eventi hanno ormai assunto un ruolo rilevante nell'ambito delle strategie del marketing territoriale ed essendo inclusi nei piani di sviluppo territoriale, rappresentano l'occasione per avviare programmi di ammodernamento grazie ad operazioni di rinnovamento urbano (Dansero, Segre, 2002, p.719). Questi avvenimenti richiamano ingenti investimenti economici, ma necessitano di adeguati progetti di riqualificazione che serviranno alla città ospitante per beneficiare dei vantaggi ottenuti dopo la conclusione dell'evento. In molti casi, infatti, un evento ben organizzato e gestito ha modificato radicalmente l'aspetto di una località con tutti i relativi benefici che ne derivano, in particolar modo per il settore turistico (Moretti, 1999). [...] Il termine grande evento comprende un'ampia varietà di iniziative che richiedono importanti investimenti, l'adozione di tecniche di marketing sul mercato internazionale e la partecipazione dei mass-media per amplificare la risonanza (Carreras i Verdaguer, 1995)”⁶¹.

Perché diventi il motore di una locomotiva capace di stimolare l'intero indotto l'evento dev'essere quello delle grandi occasioni, una manifestazione originale ed unica nel suo genere. L'evento comune è modesto per definizione e presenta un carattere di

⁶¹ E. Nicosia, *Un grande evento come opportunità di riqualificazione territoriale: Valencia e l'America's Cup 2007*, in “Rivista Geografica Italiana”, II/2009, pp. 195-196.

ripetitività che ha come effetto collaterale quello di assuefare l'opinione pubblica, rendendo l'evento via via sempre più ordinario e ponendo in essere il crescente disinteresse della comunità.

L'evento per essere importante deve innescare uno stimolo positivo e significativo nel cuore del flusso turistico e perché sia eccezionale, è necessario che il flusso non rimanga confinato in una frontiera regionale, ma abbia una scala globale. L'evento di elevata caratura è in grado di sbloccare le leve della domanda nei principali settori produttivi e commerciali della comunità ospitante in un processo che ha un'ottica non di breve, ma di lungo periodo e viene promossa dalle amministrazioni locali per favorire la crescita economica.

“I grandi eventi come le Olimpiadi, i Mondiali di calcio o le Esposizioni Universali rappresentano un'occasione notevole per favorire l'attuazione delle trasformazioni urbane. Infatti, le città che ospitano gli eventi sfruttano queste opportunità per attuare operazioni di riqualificazione urbana e per canalizzare risorse finanziarie, tecniche e progettuali verso delle opere che rilancino la propria immagine [...]. Lo sport, in particolare, costituisce un mezzo privilegiato per ottenere risultati sorprendenti, in quanto coinvolge numerosi spettatori, molte istituzioni pubbliche e private, vari sponsor e media. L'evento sportivo intreccia l'accezione produttivistica della pratica sportiva con quella a valenza socio-culturale ed innesca, spesso, una politica di promozione territoriale che va al di fuori dei propri confini geografici. [...] Si possono inserire progetti innovatori, cioè quelle iniziative intraprese per creare sviluppo nell'area dove vengono realizzate. Per esempio la ristrutturazione delle aree *waterfront* di importanti città portuali ed industriali come Barcellona, Glasgow, i Docklands di Londra, Rotterdam, Cardiff e Shanghai (sede dell'Expo 2010) sono modelli di rilancio economico, culturale e turistico, parallelamente alla rigenerazione di aree degradate divenute zone vitali [...]”⁶².

Prima ancora di Venezia, fu una città spagnola a sfruttare l'evento dell'America's Cup quale occasione d'oro di rigenerazione urbana e marketing territoriale. È il caso di Valencia che nel 2007 ospitò la 32^{esima} America's Cup.

Valencia fu scelta a seguito di una selezione fra diverse città europee (tra cui

62 Ivi, p. 196.

Lisbona, Marsiglia e Napoli) quale sede del campo di regata per ospitare l'evento. Nell'edizione precedente del 2003 fu il team svizzero Alinghi ad aggiudicarsi la coppa battendo il defender neozelandese Team New Zealand. La tradizione e le regole dell'America's Cup prevedono che la nazione che si aggiudica la coppa sia anche la sede dell'evento nella successiva edizione. Essendo la Svizzera in una posizione geografica che non ha sbocchi sul mare, per l'edizione del 2007 dunque era necessario trovare una sede diversa, che permettesse lo svolgimento delle regate. L'AC Management avviò le selezioni e Valencia risultò garantire i requisiti richiesti.

“Valencia, oggi è una città che funge da esempio per molte altre realtà che desiderano avviare un processo di riqualificazione pianificata sfruttando l'occasione di ospitare un grande evento che rappresenti il motore di questo sviluppo, accelerando le iniziative di rinnovamento e migliorando notevolmente, e spesso in modo duraturo la propria immagine [...]. Il progetto di recupero e costruzione delle strutture di supporto alla regata avviate a Valencia hanno rappresentato la chiave di successo della città. La concretezza delle amministrazioni locali e la presenza di un progetto urbanistico hanno determinato la scelta della sede per il 2007”⁶³.

La città si è profondamente rinnovata trovandosi nella condizione di dover migliorare le infrastrutture e nel doverne creare di nuove per ospitare adeguatamente l'organizzazione e i team dell'America's Cup, i diversi media e soprattutto gli incrementi significativi del flusso turistico. Il successo dell'evento ha generato un ampio ritorno economico che si è sviluppato in maniera significativa su tutto l'indotto, permettendo alla città spagnola di sfruttare l'inerzia positiva dell'evento anche negli anni successivi.

“Essendo stato in Europa, l'evento è stato alla portata di oltre trecento milioni di persone che vivono ad un paio di ore di volo dal luogo in cui esso si è svolto [...]. È stato raggiunto un budget totale, dei soli sponsor da parte della AC Management per la manifestazione, di duecentodieci milioni di euro. Considerando che la spesa è stata di centonovantacinque milioni di euro circa, il surplus risulta di quasi quindici milioni [...]”⁶⁴.

63 Ivi, pp. 202-203.

64 Ivi, p.208.

Il ritorno economico è stato notevole e ha coinvolto e creato un ampio indotto: “[...] altra importante fonte di guadagno per l’economia della regione sono stati i capitali investiti dalle dodici squadre partecipanti, infatti ognuna era formata da un numero di persone che oscillava tra ottanta e cento, che durante il lungo periodo di soggiorno, si sono trasferite a Valencia in molti casi con le rispettive famiglie. La spesa media d’ogni squadra, è stata di circa cinquanta milioni di euro, quindi la spesa totale si è aggirata intorno ai seicento milioni di euro durante i tre anni. Gli organizzatori dell’evento e i diversi mezzi di comunicazione con i loro inviati, sono altri gruppi che hanno generato guadagni diretti per l’economia valenciana. Quest’ultima, è stimato che si incrementerà annualmente di circa 1,7% in più di quello che sarebbe l’aumento in assenza della celebrazione della Coppa America. Questa maggiore crescita economica ha creato oltre ventisettemila posti di lavoro ogni anno nel periodo 2004-2007: l’1,6% degli impieghi totali. La maggiore attività economica e l’incremento degli impieghi diretti hanno implicato un aumento dei salari dei lavoratori e dello sfruttamento delle imprese. Considerando tutto ciò, i grandi eventi hanno fornito la prova di svolgere un ruolo rilevante nell’influenzare le decisioni riguardo alle destinazioni dei movimenti turistici e all’impulso dato al settore delle costruzioni per creare le strutture adatte per accogliere al meglio appuntamenti del calibro della Coppa America. Inoltre, l’effetto di lungo termine dei grandi eventi sui flussi turistici è anche strettamente collegato alla capacità degli stessi, d’essere occasione per una rigenerazione urbana e catalizzare per la definizione e la costruzione di una visione di una nuova città. L’elezione di Valencia come sede dell’America’s Cup 2007 ha garantito nuove prospettive al futuro sviluppo economico e sociale del capoluogo spagnolo. Un evento mondiale con queste caratteristiche è un’ambizione perseguita dalla maggior parte delle città [...]”⁶⁵.

La 32^{esima} America’s Cup dunque ha svolto un ruolo essenziale nel rilancio dell’economia valenciana, ma non è da valutare come il singolo elemento principale di questa avvenuta rinascita, bensì ancor più importante è stato il processo di risanamento che l’amministrazione della città spagnola già da tempo aveva avviato. L’America’s Cup è stato l’evento che ha dato un impulso forte di accelerazione a tutti i diversi progetti messi in cantiere.

65 Ivi, pp. 208-209.

“[...] L’evento ha rappresentato un’occasione, colta dalle amministrazioni, per accelerare e rendere più duraturo lo sviluppo. L’America’s Cup costituisce una di quelle possibilità attraverso le quali, le città ospitanti riescono a recuperare parti importanti di tessuto urbano per inserirle all’interno del complessivo funzionamento cittadino. Così, grazie ad un evento di tale importanza, vengono avanzati nuovi ed importanti progetti che trasformano il volto della città ospitante [...]. L’idea fondamentale è stata quella di utilizzare l’evento sportivo come occasione per dare impulso a tutta la serie di progetti di qualificazione del territorio realizzati, in una prospettiva di sviluppo che guarda oltre il periodo di gare”⁶⁶.

Analogamente a Valencia, Venezia ha in serbo da tempo la riqualificazione di importanti spazi, tra cui il più peculiare è l’Arsenale per cui i progetti di rilancio esistono già da qualche decennio e sempre analogamente alla città spagnola Venezia ha riconosciuto nella massima competizione velistica l’evento giusto per il suo rilancio. Certamente quella organizzata a Valencia nel 2007 è stata una manifestazione di più alto grado di importanza, trattandosi della tradizionale finale tra il Defender e il Challenger ovvero la massima competizione prevista dall’America’s Cup che regala al vincitore l’ambita coppa d’argento. La manifestazione organizzata a Venezia nel maggio del 2012 rappresenta una delle tappe delle World Series che ACEA organizza in tutto il mondo per promuovere il suo brand (non ha quindi valenza in termini di classifica né per la Louis Vuitton Cup, né per l’America’s Cup) e seppur non hanno la stessa rilevanza della storica finale, queste regate catalizzano un’importante ed esclusiva audience intorno all’intero globo.

E proprio questa risonanza a livello mondiale ha portato gli organizzatori locali a far leva sulle World Series per dare eco e voce all’Arsenale, in un legame simbiotico con la storica coppa impegnata a promuoversi nell’era della contemporanea tecnologia. “E in questi giorni l’ Arsenale - anche grazie alle barche di Coppa America -, è di nuovo aperto ai veneziani e alle migliaia di turisti. È sopravvissuto a periodi cupi e oggi faticosamente (anche dal punto di vista economico) si sta aprendo alla città. Nell’idea degli organizzatori queste World Series dovevano servire proprio a questo: mostrare la magnificenza dell’ Arsenale e rilanciarlo nell’era di internet e Facebook. Proprio come la

66 Ivi, pp. 216-219.

Coppa”⁶⁷.

Il *leitmotiv* della manifestazione si è concentrato dunque nel connubio esistente tra la Coppa America e l’Arsenale, legati l’una e l’altro da una tradizione leggendaria e una brillante storia che guarda al futuro e li unisce ancora verso una nuova prospettiva plasmata sulla modernità e sulla più aggiornata tecnologia. “«*Essere arrivati a Venezia è una grandissima emozione – ha spiegato Peter Ansell, direttore delle operazioni di terra di America’s Cup Event Authority – così come lo è essere in Arsenale e nell’area dei Bacini. C’è un forte collegamento tra la storia della Coppa America e la tecnologia dei catamarani e l’antica storia di questo splendido posto e le innovazioni tecnologiche che vi si sviluppano. Qui troveranno posto le basi tecniche dei team ed è straordinario che il pubblico abbia l’occasione di venire a visitarle e di entrare in un luogo come questo*»”⁶⁸.

Giovedì ventisei aprile 2012 è sbarcata Anjelijsgracht, la grande nave cargo battente bandiera olandese che da Napoli (dove si era svolta la precedente tappa delle World Series) ha trasportato le principali strutture della competizione inclusi i nove catamarani e



La nave Anjelijsgracht attraccata nel bacino di carenaggio grande dell’Arsenale

l’equipaggiamento di acqua. La procedura è avvenuta con una manovra tecnica di poppa e l’arrivo della nave è stato amplificato via web con una diretta streaming gestita direttamente da Vivere Venezia.

L’allestimento del village è iniziato immediatamente a cominciare dai team base,

67 G. Pasini, *L’America’s Cup riaccende...*, cit..

68 Comunicato stampa di Vivere Venezia, *Sbarco Nave...*, cit..

riconosciute come il cuore della manifestazione, i box dell'America's Cup dove meccanici specializzati ed ingegneri assemblavano e riparavano i catamarani per i propri team ed erano tutti raccolti in un'area situata proprio nel bacino di carenaggio grande dell'Arsenale dove la nave cargo ha attraccato. Questo settore del village era situato nella periferia est dell'Arsenale ed era un'area sorvegliata e ad accesso limitato fino all'inizio delle regate, quando è stata trasformata in un settore d'attrazione per il pubblico che ha potuto visitarlo durante tutto l'arco della giornata in orario lavorativo.

La composizione del villaggio è stata ideata e plasmata per essere perfettamente raccolta nell'intera area dell'Arsenale (prevalentemente nell'area nord e assimilando



L'area nord dell'AC village (in fondo la Torre di Porta Nuova)

parte della zona di proprietà della Marina Militare a sud-ovest, soprattutto per valorizzare il museo navale sfruttando il turismo creato dall'evento). Al suo interno sono state collocate tutte le principali strutture che hanno dato vita alla manifestazione ad esclusione del TV Compound (l'ACTV, il reparto che gestisce la produzione e ripetizione televisiva che ha permesso la visione dell'evento su scala mondiale) situato presso il Lido di Venezia, precisamente nell'area dell'aeroporto Nicelli.

Il village è esportato dall'America's Cup ad ogni evento seguendo un preciso format, dunque rispettando sempre un identico modello difficilmente modificabile e plasmabile a seconda delle architetture messe a disposizione, ACEA preferisce disporre di proprie strutture pur di attenersi fedelmente alla propria matrice e assicurarsi di rispettarne i canoni.

La composizione dell'AC Village assimila dieci aree principali ognuna dedicata ad un'attività specifica. Alcuni spazi sono dedicati agli uffici, ai servizi e altri alle aree

espositive a tematica velistica sulla storia della Coppa America e propagandistica del luogo della manifestazione, durante le visite dei turisti e degli appassionati venivano mostrate descrizioni e narrazioni inerenti la storia dell' Arsenal e ed erano presenti inoltre spazi espositivi che esibivano le attività tipiche veneziane legate all'acqua come la vela al terzo, la voga veneta ed altre manifestazioni folkloristiche.

Un'area è dedicata al Media Center di ACEA che gestisce in via esclusiva tutti i rapporti con i MEDIA con quattro responsabili fissi per tutte le tappe delle World Series: Jeane Eagolson, Isabel Genis, Irene Corosu e Daniel Ferrando più circa venticinque dipendenti e collaboratori tra cui anche i volontari gestiti da Ca' Foscari. Il Media Center rappresenta senza ombra di dubbio una delle strutture prioritarie ed essenziali dell'intera manifestazione. Adiacente, precisamente nella tesa 105,

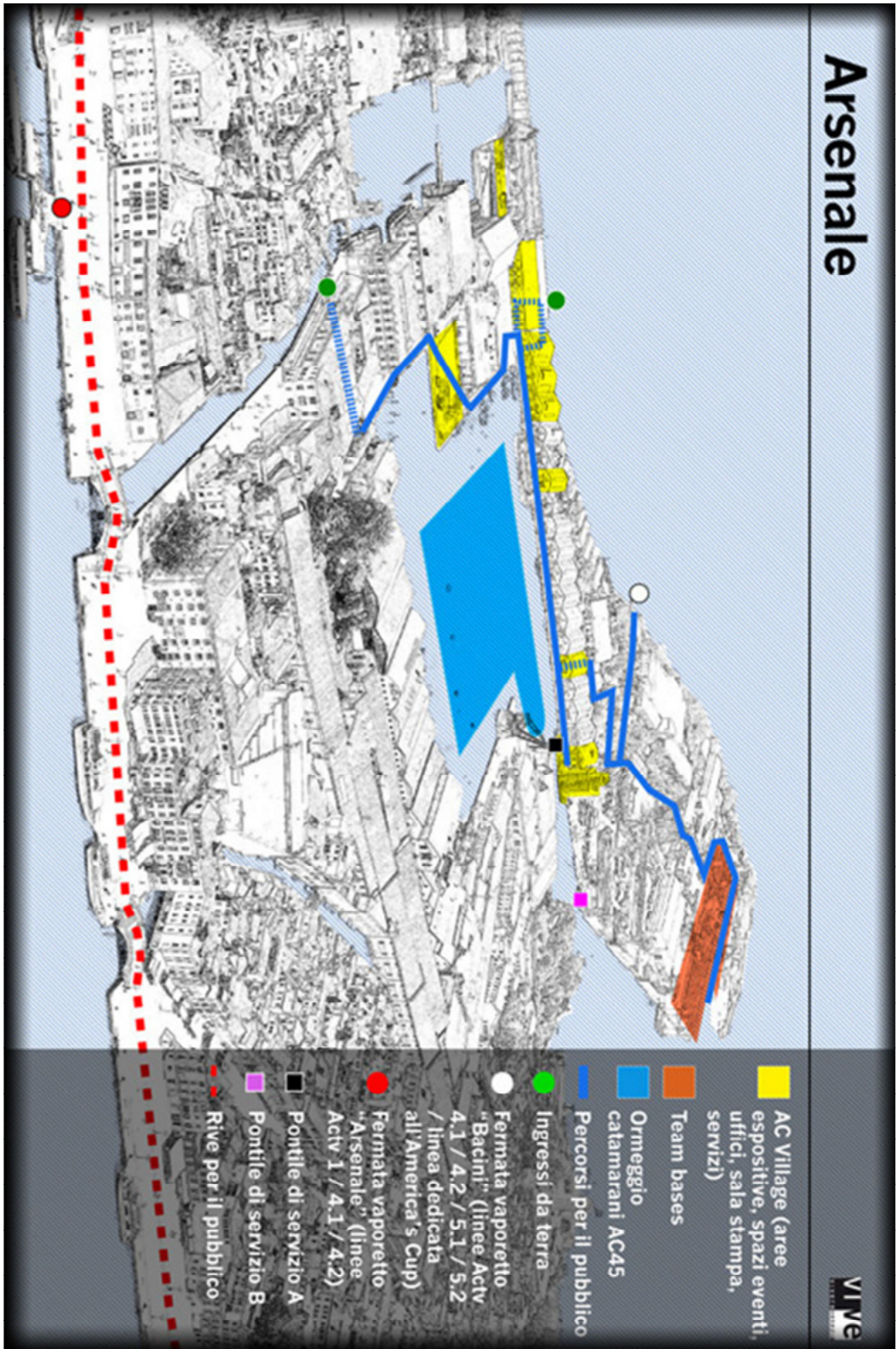
risiedevano alcuni uffici di lavoro di America's Cup Agency Event, la sala stampa e alcuni uffici di Vivere Venezia. Proseguendo per la banchina si arrivava alla tesa 100, dov'era presente l'Accreditation Center.



L'Accreditation Center

Qui venivano gestiti gli accrediti dei giornalisti e fotografi e quelli relativi ai volontari in possesso di badge di lavoro e quelli relativi alle barche, che garantivano la possibilità a chiunque possedesse una barca di qualunque dimensione e stazza di posizionarsi come spettatore a bordo del campo di regata. Nella stessa tesa era presente una stanza più piccola, dedicata alle riunioni operative del team della attività in acqua, composto da esperti e volontari (tra cui i volontari di Ca' Foscari) gestito direttamente da Vento di Venezia con il coordinamento di Alberto Sonino e Filippo Barusco.

Arsenale



L'AC Village e i team base



L'AC Village e i team base: mappa dettagliata

Appena sotto la Torre di Porta Nuova, era situata la tensostruttura del Club AC45 e come già descritto nel primo capitolo la scelta di avvalersi di questa struttura è andata a discapito della proposta fatta dal Comitato Locale di sfruttare le sale e gli spazi recentemente ristrutturati e restaurati della Torre costruita in epoca napoleonica. ACEA ha preferito adeguarsi al proprio format piuttosto che agli spazi offerti dalla location dell'evento, perché ha ritenuto che solo la tensostruttura poteva garantire gli standard che il format certifica.

Proseguendo per il village, era possibile trovare le strutture riservate al Food & Beverage, con uno stand dedicato ai prodotti Red Bull (subentrata a sorpresa proprio nella tappa di Venezia come sponsor, in particolare con la presentazione della Red Bull Youth America's Cup).

Poco distante era situata la grande tesa destinata ad ospitare gli eventi serali che durante la manifestazione sono stati organizzati per attrarre anche il pubblico non interessato alla competizione. Il village proseguiva con i principali store, alcuni appartenenti alle squadre velistiche come Oracle e Luna Rossa e ai loro prodotti griffati, altri dedicati ai marchi più globali, nonché principali sponsor di America's Cup come Vodafone e Puma, Moët & Chandon (con il proprio esclusivo bar) e Garmin.

Il percorso finale del village era la zona di maggior impronta storico-culturale, poiché sfilava attorno ai grandi reperti storici dell'Arsenale, come il sommergibile italiano Enrico Dandolo S 513, messo in disarmo negli anni novanta e custodito come nave museale e la motozattera MZ 737 della Regia Marina Militare, cimelio del Museo Storico Navale di Venezia. Il villaggio si chiudeva con l'esposizione della Louis Vuitton che ripercorreva, con una carrellata di gigantografie la grande storia dell'omonima competizione. Si usciva, infine, dal complesso dell'Arsenale, attraverso un varco che attraversava il Museo Storico Navale.

Nel grande bacino dinnanzi le tese, invece, era fissa la presenza della Floating Tower, una torre galleggiante costruita come struttura per il mega schermo che trasmetteva cortometraggi sulle storiche e recenti regate della Coppa America e varie immagini sempre a tematica velistica. Durante i giorni di regata trasmetteva le dirette per i turisti presenti all'Arsenale. Era anche sfruttato negli eventi serali per l'intrattenimento.

Sempre nel grande bacino erano ormeggiati i nove catamarani in una suggestiva cornice che accompagnava le folle di visitatori durante tutto l'arco della giornata, fatta eccezione per le ore di regata.

Alcune delle attività sopra descritte erano gestite direttamente dall'America's Cup e non vi era alcuna interferenza organizzativa da parte del Comitato Locale, altre erano gestite dal Comitato per conto e in accordo di ACEA. Vivere Venezia, per quanto concerne la tappa veneziana, ha gestito in via diretta esclusivamente l'allestimento del



Gli AC 45 ormeggiati nel bacino grande davanti al village.

village, come il Food & Beverage e le esposizioni, gli accrediti delle barche spettatori, gli eventi organizzati per l'America's Cup e la Floating Tower. Gli eventi

serali, come ad esempio i concerti, erano organizzati dal LOC che li gestiva a propria copertura di spese con un budget dedicato. America's Cup, invece, aveva la piena autonomia di controllo sulle strutture-chiave della manifestazione, come il Media Center, il Club 45, l'Accreditation Center e il merchandising con il Puma Store, gestito ufficialmente da America's Cup, così come tutte le attività legate ai main sponsor (Moët & Chandon, Puma, Garmin e via dicendo).

Per rendere l'Arsenale il quartier generale dell'America's Cup, è stato necessario un avanzato lavoro preliminare di strutturazione e di completamento con le infrastrutture.

“Per attrezzare e rendere pienamente utilizzabile per il pubblico tutta questa zona dell'Arsenale, sono in corso una serie di interventi. Dalla pulizia di alcuni siti abbandonati a veri e propri lavori di completamento dei restauri in atto. E' il caso della tesa 108 che farà da cerniera di collegamento tra il bacino e l'area delle basi dei team

dove si potranno visitare i box in stile formula uno [...]”⁶⁹.

La scelta dell’area Nord dell’Arsenale per il village, è stata fatta nell’ottica di dargli visibilità, vivibilità e di sottolinearne la vocazione e la funzione (fortemente legata al mare, così come Venezia). In quella specifica zona erano già presenti delle infrastrutture adeguate, essendo zona di lavoro e rimessaggio barche ed inoltre era stata già ampiamente restaurata con fondi del Governo italiano. La scelta è stata naturale anche per l’importante presenza di un bacino grande (uno dei principali bacini insieme al bacino medio e piccolo) che ha consentito l’ingresso e lo scarico della nave cargo. Nell’area dei team base, che coincide con quella dei cantieri di CAV (Costruzioni Arsenale Venezia), l’infrastruttura era già presente per circa l’80% dell’architettura necessaria, oltre a disporre di due bacini di carenaggio lunghi rispettivamente duecentocinquanta e centosessanta metri e di una banchina lunga duecento metri, erano già presenti delle officine di carpenteria, di meccanica, di tubisteria e di elettromeccanica. La parte tecnica era dunque già per la maggior parte predisposta, non era quindi necessario prevedere un altro spazio per ospitare l’evento.

L’Arsenale come struttura, ha riscontrato diversi elementi di debolezza, la principale è quella degli accessi, non essendo ancora quello del complesso veneziano, uno spazio pensato per il pubblico, non è facile accedervi. Esistono infatti solo due accessi principali: l’ingresso situato a sud, dal lato di Riva dei Sette Martiri ovvero l’entrata per il Museo Storico Navale, nel padiglione delle navi (che solo in casi eccezionali dà accesso all’Arsenale, come nel caso della manifestazione velistica) e l’ingresso dei Bacini, al quale è possibile arrivare o con il vaporetto pubblico all’omonima fermata, o attraverso la passerella situata a nord, nella zona Celestia, che non è però agibile per un nutrito numero di persone.

I lavori di infrastrutturazione dell’Arsenale sono stati seguiti da Daniele Rinaldo, coordinatore e responsabile della Progettazione per Vivere Venezia. Il complesso è stato aggiornato con le necessarie infrastrutture, è stato asfaltato e sono stati terminati i restauri. In alcune tesse non erano presenti gli allacciamenti della luce e dell’acqua, in altre esistevano già le infrastrutture ideali, come nelle tesse degli uffici di Thetis e degli altri insediati. Sono state costruite le banchine provvisorie di attracco nell’area del

69 Comunicato stampa di Vivere Venezia, *America's Cup, conferenza stampa...*, cit..

bacino grande dinnanzi al village, nell'area dei team base la banchina è stata sistemata e consolidata. Durante la manifestazione è stata implementata la guardiania notturna per gli AC45 in rimessa.

L'inaugurazione della nove giorni di vela è avvenuta ufficialmente il dodici maggio 2012 registrando già da subito un significativo successo di pubblico con oltre quattromila accessi in poco più di tre ore dall'apertura del village. L'Arsenale (solitamente inaccessibile) è rimasto aperto per l'intera durata della manifestazione, dall'inaugurazione fino al venti maggio, con una media di ingressi di circa quarantamila persone al giorno. L'ingresso, gratuito, è stato garantito dai due accessi di Riva dei Sette martiri e Bacini (fermata Actv) dalle ore dieci alle ore venti. L'orario di visita delle basi dei team partiva invece dalle ore dodici.

“Fin dall'apertura delle porte del village una folla di curiosi ha preso d'assalto gli stand e gli spazi espositivi. Centinaia di click per farsi immortalare con lo sfondo della darsena vecchia popolata dai nove catamarani AC45. Tra i più gettonati Piranha e Sworldfish di Luna Rossa. Ad aprire ufficialmente la giornata, una breve cerimonia in piazzale Campanella. [...] ‘L'antica brocca’ coppa verrà consegnata al vincitore domenica venti nella prestigiosa location dell'Arsenale, un luogo unico, pregno di storia, colonna portante della ricchezza e della potenza della Repubblica Marinara. Ed è proprio la suggestiva ambientazione ad ispirare l'intervento del contrammiraglio Maurizio Ertreo, comandante dell'Istituto Veneto Militare e dell'Arsenale di Venezia. *«Perché fare la Coppa America qui? Perché è il luogo storicamente deputato a questo genere di attività. Per secoli ha ospitato la costruzioni di navi, i navigli di un tempo e mi sembra sia perfetto per ospitare i navigli ultra tecnologici che abbiamo di fronte»*. Dopo di lui le parole dell'assessore provinciale allo sport Raffaele Speranzon: *«Venezia è un'ambientazione unica per questo evento. Si è trattato di una vera e propria scommessa con importanti ricadute in termini occupazionali, economici, soprattutto in ambito turistico, ma non solo. In città e in provincia si registra un tutto esaurito»*. Sulla stessa linea l'assessore regionale Daniele Stival che ha portato il saluto del governatore Luca Zaia: *«Venezia e Arsenale hanno caratteristiche uniche al mondo, sono il simbolo stesso dello sposalizio tra la città e il mare»*. Iain Murray, regatta director e America's Cup Race Menagement CEO, ha sottolineato *«il grande legame tra*

*la location dell'Arsenale così profondamente intrisa di storia e le barche di ultima generazione, protagoniste della competizione. L'America's Cup è antica e famosa, ma l'Arsenale di Venezia è ancora più prestigioso [...]*⁷⁰.

La scelta dell'Arsenale è avvenuta perché di Venezia ne è il luogo simbolo, è intriso di storia e tradizione, ma con uno sguardo deciso al futuro, è capace di rinnovarsi e rigenerarsi, mutando la propria vocazione.

“A fare da ‘casa’ alla grande vela e all'America's Cup non poteva che essere l'Arsenale, il luogo simbolo della storia di Venezia, della sua vocazione alla navigazione e allo scambio con altre culture. Spazi antichi che stanno riacquistando progressivamente vita con una vocazione alla sostenibilità, alle tecnologie legate al mare grazie alla presenza di Thetis, a quella futura del Cnr e del Corila e alle strutture che si occuperanno della manutenzione del MOSE, il sistema di dighe mobili più avanzato al mondo che difenderà la città dalle acque alte. L'Arsenale, è un complesso monumentale di eccezionale valore storico che verrà completamente rinnovato per l'occasione, sarà il nucleo organizzativo dell'evento sia sotto il profilo strettamente tecnico-amministrativo che comunicativo [...]⁷¹.

L'America's Cup è stata dunque l'occasione per Venezia di mettere in mostra il suo pezzo più pregiato, inaccessibile e nascosto fino a quel momento da un alone di segretezza.

“Flavia Faccioli del comitato Vivere Venezia: « [...] sarà l'occasione per la città, per i visitatori occasionali e per i veneziani, di riappropriarsi dell'Arsenale, in genere inaccessibile e poco conosciuto che svelerà così la sua segretezza. L'Arsenale mostra la sua storia, il suo presente e come si potrà ricompattare offrendo i suoi spazi per il futuro [...]»⁷².

La tappa veneziana ha fatto registrare un eccezionale seguito e la città ne ha beneficiato così come l'Arsenale, la sede e il cuore dell'evento. La promozione dell'antico complesso veneziano è stata incalzante ed è stata promulgata intensamente attraverso gli organi di stampa che oltre a raccontare la cronaca dell'evento hanno

70 Comunicato stampa di Vivere Venezia, *Apertura del Village...*, cit..

71 Comunicato stampa di Vivere Venezia, *Comunicato generale...*, cit..

72 Comunicato stampa di Vivere Venezia, *America's Cup, conferenza stampa...*, cit..

concentrato molto il focus sull'Arsenale. La copertura mediatica è stata totale e ha coinvolto sia la stampa locale che quella nazionale ed internazionale. L'Arsenale è stato celebrato come il vero protagonista di questa edizione delle World Series ed ha saputo accogliere la modernità della tecnologia in un contesto dal sapore secolare.

Il futuro dell'Arsenale è ancora tutto da scrivere ma nei primi mesi del 2013 importanti passi avanti sono stati completati per rendere questo antico complesso ancora funzionale e l'America's Cup ne è stata promotrice, ha dato voce all'Arsenale, dando una chiara dimostrazione di come questo luogo sia ancora capace di vivere nella contemporaneità, senza perdere la propria personalità, ma anzi reinventandosi ed aprendosi ad un pubblico inusuale per il suo recente passato.

L'eredità lasciata dalla manifestazione ha equivalenze con l'esperienza di Valencia, in entrambe le occasioni l'evento si è rivelato un motore che ha saputo dare un'accelerazione ai progetti già ideati, ma ancora fermi sulla carta o in una fase di stallo e lenta evoluzione. Le proporzioni con l'evento di Valencia sono naturalmente diverse, la grandezza e l'importanza dei due eventi non sono paragonabili, quello spagnolo è nato per ospitare la finale che dava diritto a conquistare la storica coppa, di un'altra dimensione rispetto a quello veneziano, seconda tappa italiana delle World Series che rappresentano, per America's Cup una pura attività di *brand management*.

L'evento di maggio ha comunque riscosso un grosso successo e la locomotiva economica si è mossa. Il futuro dell'Arsenale, così come viene inteso nella stanza dei bottoni da qualche anno, o forse decennio è iniziato proprio nel maggio veneziano e pare già respirare una nuova primavera.

BIBLIOGRAFIA

Bertasi, G., *Arsenale, l'incognita dei canoni «Porteremo nuove attività»*, in “Corriere del Veneto”, 9 febbraio 2013.

Corosu, I., Eagleson, J., Roberts, M., Rusch, P., *Venezia vivere con il mare, guida alle America's Cup World Series*, San Francisco Chronicle, San Francisco 2002.

D., I., *Venezia si mette in festa per la vela*, in “Panorama”, 16 maggio 2012.

Dal Monte, A., *America's Cup: 10 giorni di eventi*, in “Corriere del Veneto”, 17 febbraio 2012.

De Carlo, M., Sainaghi, R., *Forum. Destination management e grandi eventi sportivi*, in “economia & management”, VI/2003.

De Francesco, M., *Sport & vacanze. Domani partono le regate internazionali preliminari alla sfida negli Usa*, in “Il Sole 24 Ore”, 11 maggio 2012.

De Rossi, M., intervista dell'autore della presente tesi, 18 marzo 2013.

Eagleson, J., Martin, S., Roberts, M., Rusch, P., *America's Cup, la rivista ufficiale della 34^{ma} America's Cup*, III/2012, San Francisco Chronicle, San Francisco 2002.

E., T., *La gestione dell'Arsenale passa agli uffici di Ca' Farsetti*, in “La Nuova di Venezia”, 7 aprile 2013.

- G., B., *America's Cup, due ricorsi per rivedere i catamarani*, in "Corriere del Veneto", 28 dicembre 2012.
- G., B., *Luna Rossa si aggiudica le tre regate davanti agli 80mila di San Marco*, in "Corriere del Veneto", 18 maggio 2012.
- Gabba, T., *James Spithill: "La Coppa America non è uno sport da femminucce"*, in "La Gazzetta dello Sport", 21 maggio 2012.
- Galante Magliari, L., *World Series, seconda tappa, a Venezia è già festa*, in "La Gazzetta dello Sport", 11 maggio 2012.
- Giorgetti, F., *Storia ed evoluzione degli Yacht da regata*, Edizioni White Star, Moncalieri (TO) 2002.
- Girompini, E., *La rivoluzione della Coppa America, dopo 159 anni il futuro è dei catamarani*, in "Corriere della Sera", 13 settembre 2010.
- Iovino, D., *Coppa America: l'evoluzione della specie*, in "Panorama", 17 aprile 2013.
- La Redazione, *AC72, il gigante della Coppa America*, in "Corriere della Sera", 10 maggio 2013.
- La Redazione, *Accordo sull'America's Cup, niente regate in laguna ma soldi al Comune*, in "Veneziatoday", 21 gennaio 2013.
- La Redazione, *America's Cup a Venezia: "un vero sogno che si avvera per tutti i cittadini"*, in "Veneziatoday", 14 aprile 2012.

La Redazione, *America's Cup, il Comune rinvuole i catamarani: due ricorsi contro ACEA*, in "Veneziatoday", 28 dicembre 2012.

La Redazione, *America's Cup, via libera al Comitato*, in "La Nuova di Venezia", 15 marzo 2012.

La Redazione, *Con l'America's Cup il turismo ha il vento in poppa, Venezia "sold out"*, in "Veneziatoday", 17 aprile 2012.

La Redazione, *Coppa America, due forfait si ritirano Team Aleph e Green Comm*, in "La Repubblica", 3 aprile 2012.

La Redazione, *Coppa America, polemiche sugli AC72: "non sono barche collaudate"*, in "Il Messaggero", 16 maggio 2013.

La Redazione, *Coppa America, prime vittorie a Team Korea ed Energy*, in "La Nuova di Venezia", 17 maggio 2012.

La Redazione, *Coppa America, Venezia fa causa in Tribunale contro la scelta di Napoli*, in "La Repubblica", 11 dicembre 2012.

La Redazione, *Il vetro di Murano conquista l'America's Cup*, in "YourMurano Glass Magazine", 9 maggio 2012.

La Redazione, *L'America's Cup di Venezia dal satellite Sannita*, in "Il Denaro", 21 maggio 2012.

La Redazione, *«L'annullamento dell'America's Cup a Venezia è tutta colpa del Comune»*, in "Corriere Del Veneto", 4 gennaio 2013.

La Redazione, *La nuova vita dell'Arsenale, il 75% al Comune*, in “La Nuova di Venezia”, 8 febbraio 2013.

La Redazione, *Le foto di Venezia e i catamarani dall'alto*, in “Il Post”, 18 maggio 2012.

La Redazione, *Luna Rossa furibonda con Oracle: “perché avete cancellato Venezia?”*, in “Veneziatoday”, 30 novembre 2013.

La Redazione, *Nuova vita per l'Arsenale, Orsoni: “Serve un ponte mobile per unificarlo”*, in “Veneziatoday”, 8 febbraio 2013.

La Redazione, *“Scippo” America's Cup, nel mirino i milioni “pubblici” spesi da Napoli*, in “Veneziatoday”, 14 novembre 2012.

La Redazione, *“Scippo” America's Cup, Zaia: “Saremo accanto a Orsoni in caso di vie legale”*, in “Veneziatoday”, 13 novembre 2012.

La Redazione, *Tutti gli eventi dell'America's Cup a Venezia: il programma dell'Arsenale*, in “Veneziatoday”, 11 maggio 2012.

La Redazione, *Vela: a Venezia “salpa” l'America's Cup World Series*, in “Libero Quotidiano”, 11 maggio 2012.

La Redazione, *Venezia “tradita e abbandonata” fa causa ai capi dell'America's Cup*, in “Veneziatoday”, 11 dicembre 2012.

La Redazione, *Venezia rivuole l'America's Cup, il 17 gennaio udienza in tribunale*, in “Il Mattino”, 28 dicembre 2012.

- Marino, G., *America's Cup, a Napoli la festa della vela: 500 mila sul lungomare, affari per 40 milioni*, in "La Repubblica", 16 aprile 2013.
- Menetto, S., *America's Cup, a Venezia un «tutto esaurito» a 5 stelle*, in "Il Sole 24 Ore", 11 maggio 2012.
- Nicosia, E., *Un grande evento come opportunità di riqualificazione territoriale: Valencia e l'America's Cup 2007*, in "Rivista Geografica Italiana", II/2009.
- Oriani, M., *Coppa America la vera storia*, Panama Editore, Milano 2006.
- Pasini, G., *Delirio a Venezia, la Laguna è lo stadio, Luna Rossa trionfa*, in "La Gazzetta dello Sport", 19 maggio 2012.
- Pasini, G., *L'America's Cup riaccende il cuore della Serenissima, l'Arsenale dentro*, in "La Gazzetta dello Sport", 18 maggio 2012.
- Pasini, G., *Luna Rossa: la carica dei centomila*, in "La Gazzetta dello Sport", 20 maggio 2012.
- Piccardi, G., *Alinghi ci sta prendendo in giro, così si uccide la Coppa America*, in "Il Corriere della Sera", 12 luglio 2007.
- Piccardi, G., *Paul Allen e gli altri 1.400 yacht per vedere la Coppa*, in "Il Corriere della Sera", 13 maggio 2012.
- Pozzo, F., *America's Cup: Venezia non ci ha pagato*, in "La Stampa", 4 gennaio 2013.
- Pozzo, F., *La storia "In Coppa America l'Italia siamo noi"*, in "La Stampa", 17 giugno 2011.

Splendore, A., *America's Cup 2013, nuove regole per la sicurezza delle regate e degli atleti*, in "Il Domani dello Sport", 7 giugno 2013.

Taliani, A., *Rivoluzione America's Cup: regate con i catamarani*, in "Il Giornale", 17 settembre 2010.

Tantucci, E., *È fatta, l'Arsenale è tornato ai veneziani*, in "La Nuova di Venezia", 7 febbraio 2013.

Vitucci, A., *America's Cup 2013, il campo di regata lo decide il Tribunale*, in "La Nuova di Venezia", 28 dicembre 2012.

Vitucci, A., *Sonino sorride: «Scommessa vinta, la città è all'altezza»*, in "La Nuova di Venezia", 21 maggio 2012.

Zanardi, S., *Torna a vivere «l'arzanà»*, in "NordestEuropa.it", 19 luglio 2012.

SITI WEB

www.ansa.it

Sito ufficiale Ansa. Consultato per il reperimento di informazioni attraverso la lettura degli articoli reperibili sul sito [Consultato nel mese di maggio 2013].

www.americascup.com

Sito ufficiale di America's Cup. Consultato per l'approfondimento sulle novità di America's Cup e per il reperimento di informazioni attraverso gli articoli e la produzione dei Comunicati Stampa consultabili sul sito [Consultato nel mese di aprile 2013].

www.arsenaledivenezia.it

Consultato per la ricerca e il reperimento di informazioni sull'Arsenale [Consultato nel mese di marzo 2013].

www.comune.venezia.it

Sito ufficiale del Comune di Venezia. Consultato per la ricerca e il reperimento di informazioni sull'Arsenale [Consultato il 5 aprile 2013].

www.coppaamericaonline.it

Sito di informazione generica sull'America's Cup. Consultato per il reperimento di informazioni attraverso la lettura degli articoli reperibili sul sito [Consultato nel mese di aprile 2013].

www.europaconcorsi.com

Consultato per la ricerca e il reperimento di informazioni sull'Arsenale [Consultato nel mese di febbraio 2013].

www.ideapadova.it

Consultato per il reperimento di informazioni attraverso la lettura degli articoli reperibili sul sito [Consultato nel mese di aprile 2013].

www.hbs.tv

Consultato per il reperimento di informazioni attraverso la lettura degli articoli reperibili sul sito soprattutto per quanto riguarda la 32^{esima} America's Cup [Consultato nel mese di aprile 2013].

www.labiennale.org

Sito ufficiale della Biennale di Venezia. Consultato per la ricerca e il reperimento di informazioni sull'Arsenale [Consultato il 26 marzo 2013].

www.latitude38.com

Consultato per la ricerca e il reperimento di informazioni sulla 34^{esima} America's Cup [Consultato nel mese di marzo 2013].

www.mainsailcharter.it

Sito di informazione generica sul mondo della nautica. Consultato per il reperimento di informazioni attraverso la lettura degli articoli reperibili sul sito [Consultato nel mese di marzo 2013].

www.marina.difesa.it

Sito ufficiale della Marina Militare. Consultato per la ricerca e il reperimento di informazioni sull'Arsenale [Consultato il 18 marzo 2013].

www.marsec.it

Sito ufficiale del MARSec. Consultato per il reperimento di informazioni circa le immagini satellitari fornite dal satellite del MARSec [Consultato nel mese di maggio 2013].

www.margin-rajet.com

Sito privato del fotografo ufficiale di America's Cup [Consultato nel mese di marzo 2013].

www.mascalzone-latino.it

Sito ufficiale del team velico Mascalzone Latino [Consultato nel mese di maggio 2013].

www.media-center.americascup.com

Sito ufficiale del Media Center di America's Cup. Consultato per l'approfondimento sulle novità di America's Cup e per il reperimento di informazioni attraverso gli articoli e la produzione di Comunicati Stampa consultabili sul sito [Consultato nel mese di aprile 2013].

www.media.lunarossachallenge.com

Sito ufficiale del Media Center di Luna Rossa. Consultato per il reperimento di informazioni attraverso la lettura degli articoli reperibili sul sito [Consultato nel mese di giugno 2013].

www.mojosail.com

Consultato per il reperimento di informazioni attraverso la lettura degli articoli reperibili sul sito [Consultato nel mese di maggio 2013].

www.multimediale.comune.napoli.it

Sito ufficiale dello spazio multimediale del Comune di Napoli. Consultato per l'approfondimento sull'impatto economico dell'America's Cup a Napoli [Consultato nel mese di novembre 2012].

www.nautica.it

Sito di informazione generica sul mondo della nautica. Consultato per il reperimento di informazioni attraverso la lettura degli articoli reperibili sul sito [Consultato nel mese di aprile 2013].

news.vodafone.it

Sito ufficiale di Vodafone. Consultato per il reperimento di informazioni attraverso la lettura degli articoli e dei comunicati stampa reperibili sul sito [Consultato nel mese di aprile 2013].

www.noodles.com

Consultato per il reperimento di informazioni attraverso la lettura degli articoli reperibili sul sito [Consultato nel mese di aprile 2013].

www.old.federvela.it

Sito ufficiale della Federazione Italiana di Vela. Consultato per il reperimento di informazioni attraverso la lettura degli articoli reperibili sul sito [Consultato nel mese di aprile 2013].

www.puntaala.net

Sito ufficiale di Luna Rossa. Consultato per il reperimento di informazioni attraverso la lettura degli articoli reperibili sul sito [Consultato nel mese di marzo 2013].

www.rai.tv

Sito ufficiale Rai. Consultato per l'approfondimento sui temi sociali di Venezia, attraverso il video *Mercanti di Venezia – Off the Report* [Consultato nel mese di novembre 2012].

www.redbull.it

Sito ufficiale Red Bull. Consultato per l'approfondimento sulle novità di Red Bull e per il reperimento di informazioni attraverso gli articoli e la produzione di Comunicati Stampa consultabili sul sito, soprattutto per la parte relativa alla partnership di Red Bull con America's Cup e la Red Bull Youth America's Cup [Consultato nel mese di aprile 2013].

www.sailrev.com

Consultato per la ricerca e il reperimento di informazioni sull'Arsenale [Consultato nel mese di marzo 2013].

www.sport.sky.it

Sito ufficiale della redazione sportiva di Sky. Consultato per il reperimento di informazioni attraverso la lettura degli articoli reperibili sul sito [Consultato nel mese di marzo 2013].

www.unive.it

Sito ufficiale dell'Università Ca' Foscari. Consultato per l'approfondimento e il reperimento di informazioni sui dati Ciset pubblicati sul sito [Consultato nel mese di febbraio 2013].

www.villapatriarcaboutiquehotelvenezia.blogspot.it

Consultato per il reperimento di informazioni attraverso la lettura degli articoli reperibili sul sito [Consultato nel mese di aprile 2013].

www.viverevenezia.it

Sito ufficiale del Comitato Vivere Venezia. Consultato per l'approfondimento sull'organizzazione e le notizie del Comitato Vivere Venezia. Reperimento informazioni sui Comunicati Stampa [Consultato nel mese di aprile 2013].

www.vivitelese.it

Sito di informazione generica. Consultato per il reperimento di informazioni attraverso la lettura degli articoli reperibili sul sito [Consultato nel mese di maggio 2013].

www.thalassa.blog.rainews24.it

Consultato per il reperimento di informazioni attraverso la lettura degli articoli reperibili sul sito [Consultato nel mese di maggio 2013].

www.thetis.it

Sito ufficiale di Thetis s.p.a.. Consultato per la ricerca e il reperimento di informazioni sull'Arsenale [Consultato nel mese di marzo 2013].

www.turismo.provincia.venezia.it

Sito ufficiale della Provincia di Venezia. Consultato per il reperimento di informazioni attraverso la lettura degli articoli reperibili sul sito [Consultato nel mese di maggio 2013].

www.yachtandsail.blog.it

Sito di informazione generica sul mondo della nautica. Consultato per il reperimento di informazioni attraverso la lettura degli articoli reperibili sul sito [Consultato nel mese di aprile 2013].

www.youreporter.it

Consultato per il reperimento di informazioni attraverso la lettura degli articoli e dei video reperibili sul sito [Consultato nel mese di aprile 2013].

www.youtube.com

Consultato per il reperimento di informazioni attraverso la visione dei video pubblicati o da Vivere Venezia o dal Comune o altri soggetti interessati alla tappa veneziana delle World Series [Consultato nel mese di febbraio 2013].

www.zerogradinord.net

Consultato per il reperimento di informazioni attraverso la lettura degli articoli reperibili sul sito [Consultato nel mese di aprile 2013].