



REGISTRO STORICO NAUTICO ASDEC

Il Registro Storico Nautico dell'ASDEC è costituito da tre sezioni:

la prima è denominata “**Barche Certificate**”; vengono iscritte in questa sezione anche tutte le barche che siano state oggetto di certificazione ai sensi della sezione II del Regolamento di Certificazione;

la seconda, denominata “**Barche Censite**”, raccoglie le barche d'epoca e classiche che siano state oggetto di Attestazione ai sensi della sezione III del Regolamento di Certificazione ovvero che siano state nel tempo segnalate all'ASDEC per il loro particolare interesse e che abbiano caratteristiche tali da meritarsene l'iscrizione; queste ultime vengono registrate anche senza la richiesta del proprietario;

la terza sezione raccoglie le barche inserite nell'elenco dei “**Monotipi Selezionati Asdec**”.

BARCHE CERTIFICATE	D'EPOCA	a motore a vela a remi	Materiali classici	<i>A richiesta del proprietario vengono rilasciati il “Certificato di Classificazione di Scafo d'Epoca” e la targa d'argento</i>	
			Materiali sintetici		
	CLASSICHE	a motore a vela a remi	Materiali classici		<i>A richiesta del proprietario vengono rilasciati il “Certificato di Classificazione di Scafo Classico” e la targa di bronzo</i>
			Materiali sintetici		
BARCHE CENSITE	sono suddivise con gli stessi criteri delle barche certificate di cui sopra			<i>A richiesta del proprietario viene rilasciato il “Certificato di iscrizione al RSNA di Scafo d'Epoca o Classico”</i>	
MONOTIPI SELEZIONATI ASDEC	sia a motore che a vela			<i>A richiesta del proprietario vengono rilasciati l’“Attestato di Storicità” e la targa di rame</i>	

REGOLAMENTO DI CERTIFICAZIONE

PREAMBOLO

L'articolo 3 dello statuto ASDEC individua lo scopo dell'Associazione ne: *“la conservazione degli scafi di particolare valore storico e culturale, l'incoraggiamento del restauro conservativo e della manutenzione secondo tecniche e con criteri originali; il recupero e la conservazione del patrimonio storico e tecnico, della cultura nautica e delle relative tradizioni; l'istituzione e la gestione del Registro Storico Nautico.*

Il presente regolamento è stato pensato ed elaborato per dare concreta attuazione a tali finalità, nella speranza che esso possa rappresentare per tanti armatori stimolo e strumento per la più attenta e consapevole salvaguardia delle barche d'epoca e della documentazione storica ad esse relativa e possa offrire un importante contributo alla diffusione di una cultura marinara rispettosa dei criteri costruttivi e delle attrezzature, in altre parole del *“saper fare”*, del passato ed essere di stimolo alla ricerca e alla raccolta di ogni documentazione a tal fine utile.

SEZIONE I - DEFINIZIONI

- 1 -

Definizione di certificazione e di attestazione

1.1 - La certificazione (“Certificazione”) e l’attestazione (“Attestazione”) vengono rilasciate all’esito positivo dell’esame, condotto sulla base dei parametri indicati nella Sezione V del presente Regolamento, del valore storico complessivo di un’imbarcazione appartenente alle seguenti categorie, così come definite negli articoli che seguono:

- imbarcazioni d’epoca;
- imbarcazioni classiche;
- monotipi selezionati ASDEC.

Scopo della certificazione e dell’attestazione ASDEC è la valutazione della storicità di una barca d’epoca; entrambe servono per dare un metro, un valore all’importanza storica di un’imbarcazione.

1.2 – La Certificazione è regolata dalla sezione II del presente regolamento (il “Regolamento”), l’Attestazione è una certificazione semplificata ed è regolata dalla sezione III.

1.3 - La valutazione è condotta, nel caso della Certificazione, da una commissione nominata dall’ASDEC e, nel caso dell’Attestazione, da un solo certificatore, sempre nominato dall’ASDEC. A conclusione della valutazione – ed in caso di suo esito positivo - all’imbarcazione viene attribuito un punteggio finale (il “Punteggio di Certificazione” o “il Punteggio di Attestazione”).

1.4 –Tutte le imbarcazioni certificate o attestate vengono iscritte nella competente sezione del Registro Storico Nautico ASDEC (RSNA).

Definizione di barca d'epoca

- 2.1 - Sono considerate barche d'epoca tutte le imbarcazioni costruite con materiali classici, come legno, acciaio, alluminio, ferro, ecc. che abbiano compiuto 25 anni d'età.
- 2.2 - Le imbarcazioni costruite in materiali sintetici, per rientrare nella categoria delle "Barche d'Epoca", devono essere state realizzate entro il 31/12/1969.
- 2.3 - Nel caso di imbarcazione a costruzione mista, la sua collocazione nella categoria delle imbarcazioni in materiali classici od in materiali sintetici dipende dal materiale con il quale è costruito lo scafo, che, in quanto struttura principale della barca, è l'elemento determinante ai fini della classificazione.

Definizione di barca classica

- 3.1 – Vengono definite barche classiche quelle imbarcazioni che, pur non avendo l'anzianità sufficiente per rientrare nella categoria delle barche d'epoca, possiedono caratteristiche di progetto, di cultura, di tradizione tali da conferire loro un cospicuo significato storico.
- 3.2 – In questa categoria rientrano due tipologie di imbarcazioni:
- (i) le riproduzioni, singole o di serie, di progetti d'epoca;
 - (ii) i nuovi progetti che -per linee, forme e materiali- riprendono lo spirito tradizionale. Quest'ultima tipologia viene comunemente definita "*spirit of tradition*" o "*new classic*".
- 3.3 - Riguardo alle barche classiche in materiali sintetici costruite successivamente al 31/12/1969, pur non potendosi escludere a priori la loro certificazione ASDEC, va precisato che, per essere iscritte al RSNA, tali imbarcazioni devono presentare una chiara ed evidente importanza storica e culturale: i criteri di certificazione dovranno conseguentemente essere applicati in modo molto attento e selettivo, ragion per cui nella voce "*importanza storica*" deve conseguire almeno tre punti sui quattro teorici massimi.

Definizione di monotipo selezionato ASDEC

- 4.1 - Viene definito monotipo selezionato ASDEC un'imbarcazione che sia stata costruita in serie e che rappresenti un esemplare di uno dei modelli rientranti nella lista denominata "Monotipi Selezionati ASDEC". Tale lista è elaborata dal Consiglio Direttivo dell'ASDEC, il quale, nell'assumere la decisione, valuterà solo modelli dal chiaro ed evidente significato storico e culturale e che abbiano una speciale valenza derivante da elementi quali il progettista, l'innovazione, il valore culturale, eventuali risultati sportivi conseguiti, la diffusione etc.
- 4.2 - Possono essere iscritti nella lista dei "Monotipi Selezionati ASDEC" i modelli che abbiano le seguenti caratteristiche:
- la produzione del primo esemplare deve essere iniziata precedentemente alla data del 31/12/1969

- deve trattarsi di un modello i cui esemplari presentino minime diversità tra loro (sui materiali vedi il punto che segue) e non necessariamente siano stati costruiti da uno stesso cantiere;
- il modello può essere stato realizzato sia in materiali classici, sia sintetici, sia, a seconda dei cantieri di produzione, nell'uno o nell'altro materiale
- la produzione sia rimasta attiva senza interruzione per alcuni anni.

- 5 -

Definizione di barca a motore

La barca a motore è un'imbarcazione la cui propulsione avviene con mezzi meccanici, indipendentemente dal tipo di energia utilizzata: elettrica (anche solare), a combustione esterna (a vapore) ed interna (benzina o diesel).

Fanno parte di questa categoria anche le imbarcazioni provviste di veletta con funzione principalmente stabilizzatrice.

- 6 -

Definizione di barca a vela

6.1 - La barca a vela è un'imbarcazione che affida la sua propulsione al vento ed è tale anche se è munita di propulsione ausiliaria, indipendentemente dalla potenza di quest'ultima.

6.2 - Fanno parte di questa categoria anche i "Motorsailer", fermo restando il principio secondo il quale, per essere considerata barca a vela, la barca deve avere un'attrezzatura velica che le consenta la navigazione autonoma. Solo nel caso in cui permangano dubbi, la scelta ultima circa la definizione dell'imbarcazione come a motore o a vela spetta all'armatore.

- 7 -

Definizione di barca a remi

Sono barche a remi tutti i natanti a propulsione umana, sia che questa propulsione venga trasmessa con i remi, sia che venga attuata con altri mezzi quali, ad esempio, pagaie, pale, elica, puntale, pertica, eccetera.

SEZIONE II – LA CERTIFICAZIONE

- 8 -

La commissione di Certificazione

8.1 - Il procedimento di Certificazione è condotto da tre esaminatori scelti dall'ASDEC che si costituiscono in commissione. Almeno uno dei tre dovrà essere iscritto all'Albo dei Certificatori ASDEC: due di essi (non necessariamente iscritti all'albo dei certificatori) dovranno essere competenti ed esperti della tipologia di barca esaminata.

8.2 - La Certificazione viene condotta sulla base degli otto parametri di cui alla Sezione V.

- 8.3** - Le funzioni di Presidente della commissione verranno assunte dall'iscritto all'albo dei certificatori: ove tra gli esaminatori gli iscritti all'Albo siano più d'uno, la carica di Presidente della Commissione spetterà al più anziano.
- 8.4** - Il Presidente coordina e dirige i lavori della commissione, raccoglie il parere espresso dagli altri esperti e guida il processo di trasformazione delle specifiche valutazioni degli esperti in un punteggio.
- 8.5** - ASDEC organizza periodicamente Corsi per Certificatori. Tutti coloro che avranno partecipato a tali corsi con esito positivo vengono iscritti all'Albo dei Certificatori ASDEC: ad essi sarà rilasciato il patentino di "Certificatore ASDEC".
Il patentino di "Certificatore ASDEC" potrà essere attribuito "*ad honorem*" dal Comitato Direttivo dell'ASDEC, con delibera assunta all'unanimità, a persone che abbiano acquisito particolare competenza o maturato importante esperienza nel settore delle barche d'epoca.

- 9 -

Il procedimento di Certificazione

- 9.1** - Il procedimento per ottenere la certificazione prende avvio dalla richiesta scritta inoltrata dall'armatore dell'imbarcazione alla Segreteria dell'ASDEC; la richiesta deve essere redatta sul modulo prestampato ASDEC il cui fac-simile viene allegato sub 1. La richiesta può essere inoltrata anche in occasione di regate, competizioni e/o manifestazioni: in tal caso, ove la classifica finale debba essere redatta tenendo conto del Compenso ASDEC, la richiesta di certificazione dovrà essere presentata entro il termine fissato nel bando della manifestazione.
- 9.2** - La richiesta deve essere corredata da:
- (i)** una o più fotografie della barca nella sua interezza, di cui almeno una in duplice copia ed in formato 10 x 15;
 - (ii)** le notizie utili alla ricostruzione della storia dell'imbarcazione e dell'epoca in cui è stata costruita, come progetti, fotografie, articoli di stampa nonché precedenti proprietari (famosi e non), eventuale partecipazione ad eventi significativi, come ad esempio risultati sportivi rilevanti, innovazioni tecniche particolari, aneddoti curiosi e/o inediti;
 - (iii)** le notizie utili alla conoscenza del cantiere che ha costruito l'imbarcazione (soprattutto con riferimento a piccoli cantieri sui quali solitamente non vi sono nella letteratura specifica che scarse notizie);
 - (iv)** la documentazione relativa al restauro cui l'imbarcazione sia stata sottoposta.
- 9.3** - ASDEC nomina la Commissione di Certificazione e consegna al Presidente della Commissione copia della richiesta di certificazione e dei documenti ad essa allegati.
- 9.4** - La Commissione, dopo un'attenta analisi della documentazione allegata alla richiesta di certificazione, procede alla visita a bordo dell'imbarcazione; l'esame a bordo deve essere condotto da almeno due componenti la Commissione, uno dei quali deve essere iscritto all'albo dei certificatori.
- 9.5** - Il giudizio di certificazione verrà emesso all'unanimità dei componenti la commissione: ove emerga disaccordo tra i componenti e per tale disaccordo non si riesca a trovare una composizione, nonostante ogni sforzo compiuto in tal senso, la

decisione verrà assunta a maggioranza, purchè tra i votanti a favore vi sia almeno un certificatore patentato. In tal caso il Presidente della Commissione è tenuto ad informare il Consiglio Direttivo dell'ASDEC dei motivi di dissenso emersi in sede di Commissione e delle motivazioni addotte a sostegno delle varie tesi. Ove il dissenso sia determinato da non sufficiente chiarezza delle indicazioni contenute nel presente regolamento, il Consiglio procederà alle necessarie integrazioni, modifiche o precisazioni; in ogni altro caso informerà gli iscritti all'Albo dei certificatori del problema emerso e della soluzione ritenuta corretta.

- 9.6 -** A conclusione dei lavori, la Commissione determina, tenendo conto sia dei documenti allegati alla richiesta, sia degli accertamenti effettuati in occasione della visita a bordo, il punteggio finale della certificazione.

- 10 -

Il Punteggio di Certificazione

- 10.1 -** Il punteggio di certificazione massimo teorico è, per le barche d'epoca, di 110 punti, che costituiscono la somma dei voti massimi ottenibili per ogni singolo parametro; per questi ultimi il voto può variare da un minimo di zero al massimo precisato per ognuno dei parametri di cui alla Sezione V.
- 10.2 -** Il procedimento di certificazione si considera concluso positivamente qualora l'imbarcazione esaminata :
- (i)** in caso di barca d'epoca, abbia superato il punteggio totale di 47/110, purché in nessuno dei parametri di valutazione abbia conseguito una votazione pari a zero;
 - (ii)** in caso di barca classica abbia superato il punteggio totale di 47/110, nonostante che, in quanto barca classica, il punteggio dell'età sia stabilito in zero;
 - (iii)** in caso di monotipo selezionato ASDEC abbia superato il punteggio totale di 47/110.
- 10.3 -** A conclusione del procedimento di certificazione, ed in caso di suo esito positivo, il Presidente della commissione comunica all'armatore il punteggio di certificazione e gli consegna l'attestato di cui all'art. 15.2.
- 10.4 -** L'armatore può chiedere di avere l'indicazione dei voti ottenuti con riferimento ad ogni singolo parametro e, ove ritenga che non tutti gli elementi siano stati considerati correttamente dalla commissione, può segnalare i motivi del proprio disaccordo al Presidente della Commissione, che esaminerà con la Commissione gli elementi evidenziati dall'armatore. Ove la Commissione non ritenga di rivedere la propria posizione, il Presidente informerà della questione il Consiglio Direttivo dell'ASDEC, che in una delle riunioni successive deciderà in merito.

SEZIONE III - L'ATTESTAZIONE

- 11 -

Finalità dell'Attestazione

- 11.1 -** L'Attestazione è un procedimento più snello e veloce della Certificazione, in quanto (i) è affidato ad un solo certificatore e (ii) viene condotto sulla base degli stessi

parametri della Certificazione, ma con esclusione di quello denominato “*importanza storica*”. Queste semplificazioni rendono l’Attestazione facilmente utilizzabile in occasione di competizioni e/o manifestazioni patrocinati dall’ASDEC o comunque nei quali venga applicato il presente Regolamento e consente l’attribuzione di un punteggio valido per ottenere il Compenso ASDEC (come definito all’art. 27) anche all’armatore che, non avendo portato con sé o non avendo ancora raccolto la documentazione storica relativa all’imbarcazione con la quale intende partecipare, non potrebbe accedere alla Certificazione e quindi usufruire del Compenso.

11.2 - L’armatore la cui imbarcazione sia stata solo attestata potrà sempre chiedere – come espressamente previsto nell’art. 16.3 - che essa venga sottoposta a Certificazione, così migliorando il suo Compenso ASDEC, dopo aver raccolto gli elementi utili per ottenere un punteggio nel parametro “*importanza storica*”.

- 12 -

L’Attestatore e i parametri applicabili nella valutazione

12.2 - Il procedimento di Attestazione è condotto da un unico esaminatore iscritto all’Albo dei Certificatori ASDEC (l’“Attestatore”).

12.2 - La Attestazione viene condotta sulla base dei parametri di cui alla Sezione V, con la sola esclusione del parametro definito come “*importanza storica*”.

- 13 -

Il procedimento di Attestazione

13.1 - Il procedimento per ottenere la Attestazione prende avvio dalla richiesta scritta inoltrata dall’armatore dell’imbarcazione alla Segreteria dell’ASDEC in occasione di raduni, regate, competizioni e/o manifestazioni; la richiesta deve essere redatta sul modulo prestampato ASDEC il cui fac-simile viene allegato sub 2 e non deve essere accompagnata né da fotografie, né da notizie storiche o da altra documentazione. Ove la classifica finale debba essere redatta tenendo conto del Compenso ASDEC, la richiesta di attestazione dovrà essere presentata entro il termine fissato nel bando della manifestazione.

13.2 - ASDEC nomina l’Attestatore e gli consegna copia della richiesta di attestazione.

13.3 - L’Attestatore, raccolta ed esaminata la richiesta di Attestazione, procede alla visita a bordo dell’imbarcazione e verifica, sulla base degli accertamenti così effettuati, il punteggio proposto dall’armatore nella Scheda di richiesta, procedendo alle correzioni eventualmente necessarie: determina quindi il punteggio finale di attestazione.

- 14 -

Il Punteggio di Attestazione

14.1 - Il punteggio di Attestazione massimo teorico è, per le barche d’epoca, di 90 punti, che costituiscono la somma dei voti massimi ottenibili per ogni singolo parametro applicabile.

- 14.2** – Il procedimento di Attestazione si considera concluso positivamente qualora l'imbarcazione esaminata abbia superato il punteggio totale di 47/90, purché in nessuno dei parametri di valutazione applicabili abbia conseguito una votazione pari a zero.
- 14.3** - L'armatore può chiedere di avere l'indicazione dei voti ottenuti con riferimento ad ogni singolo parametro e, ove ritenga che non tutti gli elementi siano stati considerati correttamente, può segnalare i motivi del proprio disaccordo all'Attestatore. Ove questi non ritenga di rivedere la sua posizione, riferirà della questione al Consiglio Direttivo dell'ASDEC, che, in una delle sue riunioni successive, deciderà in merito. Finché non intervenga diversa decisione del Consiglio Direttivo, il punteggio di attestazione rimane quello determinato dall'Attestatore.

SEZIONE IV - PARTI COMUNI A CERTIFICAZIONE E ATTESTAZIONE

- 15 -

Il certificato di classificazione

- 15.1** – Le barche d'epoca che abbiano concluso positivamente il procedimento di Certificazione o di Attestazione vengono iscritte nella competente sezione del RSNA.
- 15.2** - Gli armatori di barche per le quali il procedimento di Certificazione o di Attestazione si sia concluso positivamente hanno diritto di:
- (i) avere consegna dell'attestato redatto in carta pergamena, chiamato "Certificato di Classificazione" (di Scafo d'Epoca, di Barca Classica o di Monotipo selezionato ASDEC a seconda dei casi); in tale attestato viene precisata la categoria della barca ed indicato il punteggio finale di Certificazione/Attestazione; per le barche a motore –a richiesta dell'armatore- l'attestato verrà sottoposto alla FIM (Federazione Italiana Motonautica) per la ratifica, che risulterà certificata dal timbro della Federazione apposto sul certificato e dalla firma del Presidente
 - (ii) richiedere la targa d'argento (barca d'epoca), di bronzo (barca classica) o di rame (monotipo).
- 15.3** – Il Certificato di Classificazione è legato all'imbarcazione: rimane valido anche in caso di vendita dell'imbarcazione e quindi di cambio dell'armatore. Il Certificato di Classificazione e la targa possono essere tenuti dal vecchio proprietario: in tal caso il nuovo proprietario ha diritto di avere un duplicato del Certificato di Classificazione ed una nuova targa..

- 16 -

Revisione della Certificazione e dell'Attestazione

- 16.1** – Il Certificato di Classificazione sarà valido sino a quando (i) l'armatore non richieda che l'imbarcazione che sia stata solo attestata sia sottoposta a Certificazione ovvero (ii) l'imbarcazione non subisca modifiche rilevanti.
- 16.2** - L'armatore di un'imbarcazione certificata o attestata che abbia apportato all'imbarcazione modifiche rilevanti è tenuto a segnalarle all'ASDEC: dopo la segnalazione e prima della decisione dell'ASDEC circa la rilevanza delle modifiche nella determinazione del Punteggio di Certificazione/Attestazione, l'armatore non può far uso del vecchio punteggio ai fini del Compenso ASDEC.

- 16.3** – La revisione del punteggio di Certificazione o di Attestazione potrà essere richiesta:
- (i) dall'armatore o dall'ASDEC, in caso di modifiche rilevanti dell'imbarcazione o di suo nuovo restauro anche parziale;
 - (ii) dall'armatore che abbia reperito nuova documentazione, nuovi strumenti, arredi o materiali, notizie prima non conosciute o non adeguatamente documentate, etc. che siano rilevanti ai fini del punteggio.

SEZIONE V - I PARAMETRI DI VALUTAZIONE

- 17 -

Elenco dei parametri di valutazione.

17.1 - I parametri sulla base dei quali la Commissione esprime il suo giudizio di Certificazione sono i seguenti:

- A) *età;*
- B) *originalità e restauro;*
- C) *manutenzione;*
- D) *dimensione e complessità;*
- E) *navigabilità;*
- F) *importanza storica;*
- G) *estetica e decoro;*
- H) *patina d'uso.*

17.2 - Negli articoli che seguono viene indicato, per ognuno di tali parametri, il punteggio massimo attribuibile: tale punteggio non può essere in alcun modo superato. Al fine di attribuire il voto al singolo parametro, vengono di seguito evidenziati vari elementi da considerare, tra i quali si suggerisce di ripartire il voto massimo. Tale ripartizione deve essere considerata indicativa: la commissione è libera di attribuire ai singoli elementi punteggi parziali più elevati di quelli suggeriti, purché in ogni caso non venga superato il limite massimo indicato per il singolo parametro.

17.3 - Sia nella richiesta di Certificazione, sia in quella di Attestazione, l'armatore è tenuto ad indicare per ogni singolo parametro tutti gli elementi necessari o comunque utili per procedere all'attribuzione del punteggio, nonché il punteggio che, in base alla situazione così descritta, riterrebbe corretto venisse attribuito.

- 18 -

Età: punteggio massimo 30 punti

18.1 - In base all'età può essere attribuito un punteggio massimo di 30 punti. L'età è data dal numero di anni trascorso tra l'anno della costruzione e l'anno in cui viene

effettuata la certificazione. L'età si trasforma in punti utilizzando il diagramma età / punti allegato sub 3.

- 18.2** - Il punteggio attribuito utilizzando il diagramma può essere aumentato:
- se l'età è documentata, moltiplicando il punteggio di cui sopra per 2;
 - se la barca è stata sempre in possesso della stessa famiglia o dello stesso armatore, moltiplicando il punteggio per 3 anziché per 2;
 - se la barca è di proprietà dell'attuale armatore o della sua famiglia da una data posteriore all'anno della costruzione, ma superiore ai 25 anni, aggiungendo un punteggio pari agli anni in cui la barca è stata ininterrottamente di proprietà, determinato secondo il diagramma di cui sopra (ad esempio, con un possesso ininterrotto per 33 anni si aggiunge 4; con un possesso ininterrotto per 52 anni si aggiunge 7).
- 18.3** - La prova dell'anno di costruzione può essere fornita non solo con documenti ufficiali, ma con qualsiasi altro documento che consenta di determinare l'antiorità della costruzione rispetto alla data del documento (ad esempio: fotografia d'epoca in cui è ritratta l'imbarcazione e sulla cui data non vi sia incertezza).
- 18.4** – Per ciò che riguarda i Monotipi selezionati ASDEC, *

- 19 -

Originalità e restauro: punteggio massimo 15 punti

- 19.1** - L'accertamento prenderà in esame scafo, coperta ed interni, motore e trasmissione, strumentazioni volante e cruscotto, attrezzature ed accessori per le imbarcazioni a motore; scafo, coperta ed interni, albero tuga e manovre, vele e motore ausiliario per le imbarcazioni a vela. L'analisi dovrà essere condotta con attenzione filologica, verificando la piena rispondenza di ogni singola componente, sia come materiali e lavorazione, sia come estetica, ai canoni costruttivi ed estetici dell'epoca della costruzione. Ai fini del parametro in esame, non ha importanza che una o più parti della barca siano composte ancora dallo stesso legno o dagli stessi materiali di quando venne costruita: anche un restauro importante, purché condotto in modo filologicamente perfetto, consente l'attribuzione del punteggio pieno.
- 19.2** - Ai singoli elementi sopra elencati vengono attribuiti punteggi parziali diversi secondo la tipologia dell'imbarcazione (imbarcazioni da altura, da competizione o da diporto).
- 19.3** - Nella valutazione occorre considerare che, se l'imbarcazione viene utilizzata non solo per qualche raduno saltuario, ma anche per il normale diporto, il mantenimento in efficienza dell'imbarcazione comporta la necessità di regolari manutenzioni e di ripristino periodico delle parti ammalorate dal tempo. In particolare:
- per ciò che riguarda i motori, una barca d'epoca dotata del suo propulsore originale ha sicuramente un *plus* rispetto a quelle cui sia stato sostituito (ed anzi, in particolari casi di imbarcazioni molto importanti od in esemplare unico o per le barche da corsa, l'assenza del propulsore d'origine sminuisce il valore storico dello scafo e conseguentemente il suo punteggio). Va peraltro sottolineato che nelle barche usate per diporto montare un motore più moderno ed affidabile (il più possibile simile all'originale e magari conservando, meglio se funzionante, il propulsore d'origine ben rimessato al coperto sui cavalletti), non inficia il valore

storico intrinseco della barca né il suo punteggio ed oltretutto garantisce un utilizzo più sicuro ed affidabile e consumi ed inquinamento ridotti.

- per quanto riguarda le vele, occorre valutare se la realizzazione, il taglio e l'estetica delle vele corrispondano ai canoni dell'epoca. Il fatto di usare le vecchie vele originali non porta nessun miglioramento del giudizio, perché le vele vecchie dovrebbero essere considerate un pezzo storico (essendo spesso composte da materiale non più sostituibile) e quindi non usate: sono infatti molto delicate e l'uso ne accelera moltissimo il deterioramento. Lo stesso principio vale per il cordame: le vele e le corde antiche originali, una volta distrutte, non sono più restaurabili o ricostruibili. L'importante, per la valutazione, è che le vele nuove abbiano l'aspetto ed il taglio delle vele originali e che manovre correnti, accessori e rifiniture siano anche filologicamente corretti. L'eventuale presentazione delle vele originali durante l'esame per la certificazione, a terra od in porto, influirà positivamente sulla valutazione.

19.4 - Quando la valutazione riguarda barche classiche, si prevede una riduzione alla metà del punteggio massimo.

19.5 - Nello svolgimento delle operazioni di certificazione, si utilizzano le tabelle di cui all'allegato 4.

- 20 -

Manutenzione: punteggio massimo 15 punti

20.1 - L'accertamento prenderà in esame lo stato di manutenzione generale dell'imbarcazione e sarà condotto esaminando vernici, pitture, motori, trasmissioni, ferramenta, attrezzatura, interni e pulizia sentine.

17.2 - In considerazione della grande differenza dell'impegno richiesto nella manutenzione di una barca in vetroresina o in altri materiali sintetici rispetto a quelle costruite con materiali tradizionali, l'imbarcazione tutta o parzialmente in vetroresina od in altri materiali che ne semplifichino la manutenzione (vedi ad esempio le resine epossidiche), riceverà un *malus* da zero a sette punti in funzione della quantità di vetroresina e/o altri materiali utilizzati nella realizzazione.

17.3 - Nello svolgimento delle operazioni di certificazione, si consiglia l'utilizzo delle tabelle di cui all'allegato 5.

- 21 -

Dimensioni e complessità: punteggio massimo 10 punti

L'accertamento richiede una equa valutazione della rilevante differenza tra l'impegno richiesto nella manutenzione e nel restauro di una barca grande e complessa (come un grande cabinato a vela od a motore) e quello necessario per mantenere e restaurare una barca piccola come una deriva da regata od un piccolo fuoribordo: per fornire ai componenti la commissione di certificazione utili indicazioni nell'attribuzione del punteggio relativo a questo parametro, il punteggio medio di 5 va riferito, nella categoria "vele", ad un 5.5 SI e per i "motoscafi" ad un grande *runabout* aperto, tipo Riva Aquarama o similari. Un rimorchiatore od un ketch di una ventina di metri avrà un punteggio di 8 punti, mentre un dinghy 12' o un piccolo fuoribordo con 40 HP avranno 2 punti.

Navigabilità: punteggio massimo 5 punti

Si giudica lo stato di efficienza ed attitudine alla navigazione nell'ambito ed in relazione alle finalità per cui l'imbarcazione è stata ideata e costruita (la capacità di effettuare tutti i tipi di navigazione previsti dal progettista). Si valuta tale efficienza da zero a cinque, considerando zero una completa inefficienza (come ad esempio una barca statica da museo) e cinque una barca perfettamente in grado di navigare secondo i parametri di cui sopra.

Importanza storica: punteggio massimo 20 punti

- 23.1** - L'importanza di una barca d'epoca dipende principalmente da quello che essa rappresenta per la storia della nautica in generale.
- 23.2** - L'accertamento dovrà tenere in considerazione la quantità e qualità della documentazione presentata dall'armatore, eventuali proprietari famosi o noti, la partecipazione ed i risultati in gare e manifestazioni, l'importanza e la rarità della storia dell'imbarcazione, l'importanza tecnica del cantiere e del progettista.
- 23.3** - Verranno valutate solo notizie scritte o registrate e, se scritte, controfirmate da chi le ha rilasciate o da testimoni. Non viene attribuito alcun valore a comunicazioni orali non registrate.
- 23.4** - Ove vengano citati documenti scritti, foto, estratti di giornali e riviste, verranno considerati ai fini del punteggio solo quelli prodotti in fotocopia.
- 23.5** - Nello svolgimento delle operazioni di certificazione, si consiglia l'utilizzo delle tabelle di cui all'allegato 6.

Estetica e decoro: punteggio massimo 10 punti

- 24.1** - L'accertamento dovrà riguardare sia l'imbarcazione nel suo insieme, sia i dettagli costruttivi e l'arredamento fisso.
Quanto all'imbarcazione nel suo insieme, il parametro tiene conto del fatto che, anche se tutte le barche d'epoca hanno un fascino intrinseco, alcune sono più belle di altre, talvolta anche di molto: per facilitare questo non facile giudizio si possono ipotizzare cinque livelli di bellezza, adeguando il voto al livello attribuito all'imbarcazione da valutare.
- 24.2** - Nella valutazione si terrà conto anche dei particolari dettagli costruttivi e degli arredi fissi che si presentino come particolarmente affascinanti ed apprezzabili.
- 24.3** - E' importante che l'armatore prepari e mantenga l'imbarcazione in modo da farne risaltare l'eleganza, che dovrà essere consona all'epoca di costruzione: anche l'eleganza verrà tenuta nella debita considerazione in sede di attribuzione del punteggio per questa voce.

24.4 - Nello svolgimento delle operazioni di certificazione, si consiglia l'utilizzo delle tabelle di cui all'allegato 5.

24.5 - Fanno parte di questa voce anche elementi quali ordine, pulizia e metodo: ad esempio, la scelta di come vengono riposti gli oggetti all'interno dell'imbarcazione; le rifiniture, quali una testa di moro sulla barra; un corretto adugiamento delle cime; il colore ambrato della vernice non nuovissima; il cuoio ben ingrassato, anche se leggermente usurato.

- 25 -

Patina d'uso: punteggio massimo 5 punti

25.1 - E' la differenza, il *plus*, che si può riscontrare tra una barca appena uscita dal cantiere e la stessa barca dopo essere stata usata con competenza, professionalità e passione; quest'ultima acquista un qualcosa in più ed è appunto quel "qualcosa in più" che viene riconosciuto.

25.2 - Fanno parte di questa voce anche elementi quali, ad esempio, il colore ambrato della vernice non nuovissima; il cuoio ben ingrassato, anche se leggermente usurato etc.

- 26 -

Chiarimenti sull'attribuzione punti

Un esempio può contribuire a chiarire possibili dubbi su come attribuire il punteggio. Esaminiamo ad esempio la voce "albero, tuga, manovre" del parametro "originalità" per barche a vela. Questo sotto-parametro prevede il punteggio massimo di 4.

Primo: si trasforma il punteggio totale in centesimi: nella fattispecie, 4 punti totali significano 4 volte un 25%.

Secondo: si vede quali sono i particolari da giudicare in quella specifica voce. Ad esempio, in un dinghy 12 piedi l'attrezzatura è composta da: albero boma picco, sartie, scotte e drizze, bozzelli all'interno, bozzello sull'archetto di poppa, ed infine lo speciale bozzello di prua. Si ritiene che albero, boma e picco possano avere sul totale un valore del 50%.

Ove l'albero, il boma e il picco siano perfetti, verrà attribuito il massimo punteggio sul 50% del totale, ossia 2 punti.

Il rimanente 50% è occupato da tutto il resto dell'attrezzatura; ponendo in ipotesi che essa risulti per metà originale e per metà no, la percentuale di attrezzatura non originale rappresenterebbe il 25%, ciò che, su un punteggio totale teorico di 4, si traduce in 1 punto su 4. Il punteggio risultante sarà 3.

SEZIONE VI - USO DEL PUNTEGGIO DI CERTIFICAZIONE/ATTESTAZIONE NELLE CLASSIFICHE

- 27 -

Il Compenso ASDEC

27.1. Il punteggio di Certificazione/Attestazione rappresenta il valore di compenso (Compenso ASDEC) da utilizzare, unitamente al Compenso Tecnico, nella predisposizione della classifica finale di regate, manifestazioni veliche e

motoristiche, competizioni alle quali partecipino barche d'epoca, classiche o monotipi selezionati ASDEC.

27.2. Il compenso ASDEC costituisce un metodo di compensazione aggiuntivo rispetto a quelli adottati da altri regolamenti di regata o di competizione sulla base delle caratteristiche tecniche e/o strutturali delle imbarcazioni partecipanti (i Compensi Tecnici): esso quindi si aggiunge – e non si sostituisce – ad essi, integrandoli con riferimento alle caratteristiche storiche valorizzate dal presente regolamento.

27.3 –Il compenso consiste nell'assegnazione di un abbuono in secondi – conteggiato secondo i criteri fissati nell'articolo che segue - ad ogni imbarcazione certificata o attestata. Il compenso ASDEC si applica alla classifica già rielaborata sulla base degli applicabili criteri di Compenso Tecnico: si otterranno così il tempo compensato finale e quindi la classifica definitiva.

27.4 –Il metodo di conteggio del compenso ASDEC è il seguente:

- per le barche a vela, determinato il tempo impiegato dall'imbarcazione certificata ASDEC per completare il percorso ed effettuata la compensazione in base agli applicabili Compensi Tecnici, si detraggono 3 (tre) secondi (o la diversa misura di tempo determinata dal Comitato Organizzatore o di Regata):
 - (i) per ogni punto assegnato dal punteggio di certificazione;
 - (ii) per ogni ora di regata del primo arrivato: per le frazioni di ora di regata viene attribuito un abbuono in proporzione;
- per le barche a motore, determinato il tempo impiegato dall'imbarcazione certificata ASDEC per completare il percorso ed effettuata la compensazione in base agli applicabili Compensi Tecnici, si detrae un secondo (o la diversa misura di tempo determinata dal Comitato Organizzatore o di regata) per ogni 5 punti assegnati dal punteggio ASDEC.

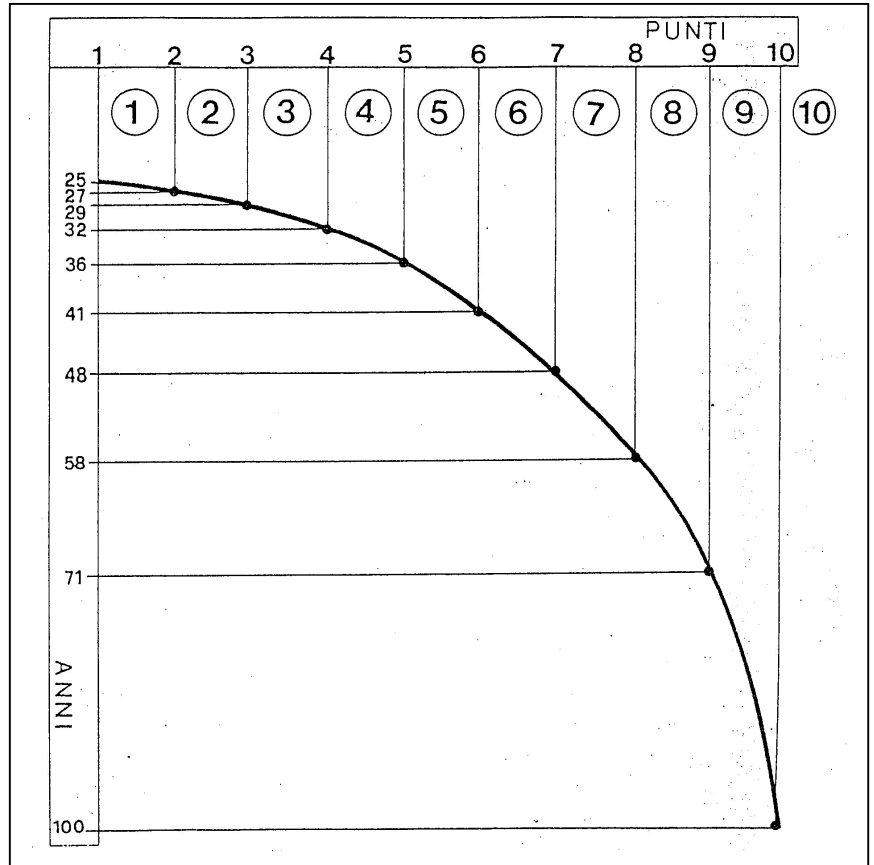
Allegato 1
Fac simile richiesta di certificazione

Allegato 2
Fac simile richiesta di attestazione

ALLEGATO 3

PUNTEGGIO (da 1 a 10)

ETA'
(ossia la differenza tra
l'anno in corso e l'anno di
costruzione)



ALLEGATO 4

	Punteggio minimo e massimo	Punteggio proposto dall'armatore	Punteggio controllato dalla giuria
<u>Barche a motore da competizione</u>			
- SCAFO (ECCETTO LA COPERTA)	da zero a 4		
- COPERTA ED INTERNI - Se gli interni (tappezzerie o arredi) non sono presenti, come nelle barche "open" o da competizione, il punteggio si riferisce alla parte interna dello scafo. Volante e cruscotto esclusi.	da zero a 3		
- MOTORE E TRASMISSIONE	da zero a 4		
- STRUMENTAZIONE VOLANTE E CRUSCOTTO	da zero a 3		
- ATTREZZATURE ED ACCESSORI	da zero a 1		
SI SOMMANO I PUNTI			
BARCHE CLASSICHE (meno di 25 anni) Il punteggio di cui sopra viene diviso per due per quei componenti dell'imbarcazione che non sono originali, ossia non sono autentici dell'epoca.			
- SOMMA PUNTEGGI COMPONENTI NON ORIGINARI	da zero a 15		diviso 2
- SOMMA PUNTEGGI COMPONENTI ORIGINARI			
TOTALE			
<u>Barche a motore da diporto</u>			
	Punteggio minimo e massimo	Punteggio proposto dall'armatore	Punteggio controllato dalla giuria
- SCAFO (ECCETTO LA COPERTA)	da zero a 4		
- COPERTA ED INTERNI Se gli interni (tappezzerie o arredi) non sono presenti, come nelle barche "open" o da competizione, il punteggio si riferisce alla parte interna dello scafo. Volante e cruscotto esclusi.	da zero a 4		
- MOTORE E TRASMISSIONE	da zero a 3		
- STRUMENTAZIONE VOLANTE E CRUSCOTTO	da zero a 2		
- ATTREZZATURE ED ACCESSORI	da zero a 2		
SI SOMMANO I PUNTI			
BARCHE CLASSICHE (meno di 25 anni) Il punteggio di cui sopra viene diviso per due per quei componenti dell'imbarcazione che non sono originali, ossia non sono autentici dell'epoca.			

- SOMMA PUNTEGGI COMPONENTI NON ORIGINARI	da zero a 15		diviso 2	
- SOMMA PUNTEGGI COMPONENTI ORIGINARI				
TOTALE				
<u>Barche a motore da lavoro</u>				
- SCAFO (ECCEP TO LA COPERTA)	da zero a 4			
- COPERTA ED INTERNI Se gli interni (tappezzerie o arredi) non sono presenti, come nelle barche “open” o da competizione, il punteggio si riferisce alla parte interna dello scafo.	da zero a 3			
B) - ORIGINALITÀ E RESTAURO	Punteggio minimo e massimo	<i>Punteggio proposto dall'armatore</i>		<i>Punteggio controllato dalla giuria</i>
- MOTORE E TRASMISSIONE	da zero a 4			
- STRUMENTAZIONE VOLANTE E CRUSCOTTO	da zero a 1			
- ATTREZZATURE ED ACCESSORI	da zero a 3			
SI SOMMANO I PUNTI				
BARCHE CLASSICHE (meno di 25 anni) Il punteggio di cui sopra viene diviso per due per quei componenti dell'imbarcazione che non sono originali, ossia non sono autentici dell'epoca.				
- SOMMA PUNTEGGI COMPONENTI NON ORIGINARI	da zero a 15		diviso 2	
- SOMMA PUNTEGGI COMPONENTI ORIGINARI				
TOTALE				
<u>Barche a vela da regata</u>				
- SCAFO (ECCEP TO LA COPERTA)	da zero a 4			
- COPERTA E INTERNI Se gli interni (tappezzerie o arredi) non sono presenti, come nelle barche “open” o nelle vele da regata, il punteggio si riferisce alla parte interna dello scafo.	da zero a 2			
- ALBERO, TUGA E MANOVRE	da zero a 4			
- VELE	da zero a 4			
- MOTORE AUSILIARIO Se il motore non era previsto nel progetto iniziale e non è esistente viene comunque assegnato il punteggio massimo.	da zero a 1			

SI SOMMANO I PUNTI			
BARCHE CLASSICHE (meno di 25 anni) Il punteggio di cui sopra viene diviso per due per quei componenti dell'imbarcazione che non sono originali, ossia non sono autentici dell'epoca.			
- SOMMA PUNTEGGI COMPONENTI NON ORIGINARI	da zero a 15		diviso 2
- SOMMA PUNTEGGI COMPONENTI ORIGINARI			
TOTALE			
<u>Barche a vela da diporto</u>	Punteggio minimo e massimo	Punteggio proposto dall'armatore	Punteggio controllato dalla giuria
- SCAFO (ECCETTO LA COPERTA)	da zero a 4		
- COPERTA E INTERNI Se gli interni (tappezzerie o arredi) non sono presenti, come nelle barche "open" o nelle vele da regata, il punteggio si riferisce alla parte interna dello scafo.	da zero a 4		
- ALBERO, TUGA E MANOVRE	da zero a 3		
- VELE	da zero a 2		
- MOTORE AUSILIARIO Se il motore non era previsto nel progetto iniziale e non è esistente viene assegnato comunque il punteggio massimo.	da zero a 2		
SI SOMMANO I PUNTI			
BARCHE CLASSICHE (meno di 25 anni) Il punteggio di cui sopra viene diviso per due per quei componenti dell'imbarcazione che non sono originali, ossia non sono autentici dell'epoca.			
- SOMMA PUNTEGGI COMPONENTI NON ORIGINARI	da zero a 15		diviso 2
- SOMMA PUNTEGGI COMPONENTI ORIGINARI			
TOTALE			
<u>Barche a vela da lavoro</u>	Punteggio minimo e massimo	Punteggio proposto dall'armatore	Punteggio controllato dalla giuria
- SCAFO (ECCETTO LA COPERTA)	da zero a 4		
- COPERTA E INTERNI Se gli interni (tappezzerie o arredi) non sono presenti, come nelle barche "open" o nelle vele da regata, il punteggio si riferisce alla parte interna dello scafo.	da zero a 4		
- ALBERO, TUGA E MANOVRE	da zero a 3		
- VELE	da zero a 3		

- MOTORE AUSILIARIO Se il motore non era previsto nel progetto iniziale e non è esistente viene assegnato il punteggio massimo.	da zero a 1		
SI SOMMANO I PUNTI			
BARCHE CLASSICHE (meno di 25 anni) Il punteggio di cui sopra viene diviso per due per quei componenti dell'imbarcazione che non sono originali, ossia non sono autentici dell'epoca.			
- SOMMA PUNTEGGI COMPONENTI NON ORIGINARI	da zero a 15		diviso 2
- SOMMA PUNTEGGI COMPONENTI ORIGINARI			

Allegato 5

<u>Barche a motore da competizione</u>			
- VERNICI E PITTURE	da zero a 3		
- MOTORI / TRASMISSIONI	da zero a 5		
- FERRAMENTA / ATTREZZATURA	da zero a 2		
- INTERNI	da zero a 3		
- PULIZIA SENTINE	da zero a 2		
SI SOMMANO I PUNTI			
- MALUS PER BARCA TOTALMENTE O PARZIALMENTE IN MATERIALI SINTETICI	da zero a -7		
DA SOTTRARRE			
TOTALE			
<u>Barche a motore da diporto</u>			
- VERNICI E PITTURE	da zero a 4		
- MOTORI / TRASMISSIONI	da zero a 2		
- FERRAMENTA / ATTREZZATURA	da zero a 3		
- INTERNI	da zero a 3		
- PULIZIA SENTINE	da zero a 3		
	Punteggio minimo e massimo	Punteggio proposto dall'armatore	Punteggio controllato dalla giuria
- MALUS PER BARCA TOTALMENTE O PARZIALMENTE IN MATERIALI SINTETICI	da zero a -7		
DA SOTTRARRE			
TOTALE			
<u>Barche a motore da lavoro</u>			
- VERNICI E PITTURE	da zero a 3		
- MOTORI / TRASMISSIONI	da zero a 4		
- FERRAMENTA / ATTREZZATURA	da zero a 4		
- INTERNI	da zero a 2		
- PULIZIA SENTINE	da zero a 2		

SI SOMMANO I PUNTI			
- MALUS PER BARCA TOTALMENTE O PARZIALMENTE IN MATERIALI SINTETICI DA SOTTRARRE	da zero a - 7		
TOTALE			
	Punteggio minimo e massimo	Punteggio proposto dall'arma tore	Punteggio controllato dalla giuria
<u>Barche a vela da regata</u>			
- VERNICI E PITTURE	da zero a 3		
- VELE / ALBERO E MANOVRE	da zero a 5		
- FERRAMENTA / ATTREZZATURA	da zero a 3		
- INTERNI	da zero a 2		
- PULIZIA SENTINE	da zero a 2		
SI SOMMANO I PUNTI			
- MALUS PER BARCA TOTALMENTE O PARZIALMETE IN MATERIALI SINTETICI DA SOTTRARRE	da zero a - 7		
TOTALE			
<u>Barche a vela da diporto</u>			
- VERNICI E PITTURE	da zero a 4		
- VELE / ALBERO E MANOVRE	da zero a 3		
- FERRAMENTA /ATTREZZATURA	da zero a 3		
- INTERNI	da zero a 3		
- PULIZIA SENTINE	da zero a 2		
	Punteggio minimo e massimo	Punteggio proposto dall'arma tore	Punteggio controllato dalla giuria
SI SOMMANO I PUNTI			
- MALUS PER BARCA TOTALMENTE O PARZIALMETE IN MATERIALI SINTETICI DA SOTTRARRE	da zero a - 7		

TOTALE			
<u>Barche a vela da lavoro</u>			
- VERNICI E PITTURE	da zero a 3		
- VELE/ALBERO E MANOVRE	da zero a 4		
- FERRAMENTA / ATTREZZATURA	da zero a 3		
- INTERNI	da zero a 3		
- PULIZIA SENTINE	da zero a 2		
SI SOMMANO I PUNTI			
- MALUS PER BARCA TOTALMENTE O PARZIALMETE IN MATERIALI SINTETICI	da zero a - 7		
DA SOTTRARRE			

Allegato 6

F1 - QUANTITÀ E QUALITÀ DELLA DOCUMENTAZIONE	da zero a 5	
F2 - PRECEDENTI PROPRIETARI FAMOSI / NOTI	da zero a 2	
F3 - PARTECIPAZIONE AD EVENTUALI RISULTATI A GARE , COMPETIZIONI ECC.	da zero a 4	
F4 - IMPORTANZA E RARITÀ DELLA SUA STORIA	da zero a 4	
F5 - IMPORTANZA TECNICA CANTIERE E PROGETTISTA	da zero a 5	

Allegato 7

G1 - BELLEZZA DELL'IMBARCAZIONE NEL SUO INSIEME	da zero a 5	
G2 - BELLEZZA DEI PARTICOLARI	da zero a 5	