



ASDEC - Associazione Scafi d'Epoca e Classici - Registro Storico Nautico



REGOLAMENTO DI CERTIFICAZIONE

*** * * * ***

REGISTRO STORICO NAUTICO ASDEC

ASDEC - Associazione Scafi d'Epoca e Classici
Registro Storico Nautico

Via Melegari 1, 20122 Milano
Tel 02/76013988 - Skype: ASDEC – RSN

www.asdec.it





ASDEC - Associazione Scafi d'Epoca e Classici - Registro Storico Nautico

INDICE

REGISTRO STORICO NAUTICO ASDEC - QUADRO SINOTTICO

REGOLAMENTO DI CERTIFICAZIONE

PREAMBOLO

SEZIONE I - DEFINIZIONI

- 1 – Definizione di certificazione e di attestazione
- 2 - Definizione di barca d'epoca
- 3 - Definizione di barca classica
- 4 - Precisazione sulle barche costruite in serie o monotipi
- 5 - Definizione di barca a motore
- 6 - Definizione di barca a vela
- 7 - Definizione di barca a remi

SEZIONE II - LA CERTIFICAZIONE

- 8 - La commissione di Certificazione
- 9 - Il procedimento di Certificazione
- 10 - Il Punteggio di Certificazione

SEZIONE III - L'ATTESTAZIONE

- 11 - Finalità dell'Attestazione
- 12 - L'Attestatore e i parametri applicabili nella valutazione
- 13 - Il procedimento di Attestazione
- 14 - Il Punteggio di Attestazione

SEZIONE IV - ISCRIZIONE NEL REGISTRO STORICO NAUTICO ASDEC – IL RILASCIO DEL CERTIFICATO DI CLASSIFICAZIONE E ISCRIZIONE - LE TARGHE D'ARGENTO E DI BRONZO



ASDEC - Associazione Scafi d'Epoca e Classici - Registro Storico Nautico

- 15 - Iscrizione nel Registro Storico Nautico ASDEC - Il certificato di classificazione e iscrizione e le targhe
- 16 - Durata della Certificazione e dell'Attestazione - Revisione della Certificazione

SEZIONE V - I PARAMETRI DI VALUTAZIONE

- 17 - Elenco dei parametri di valutazione.
- 18 - Età: punteggio massimo 30 punti
- 19 - Originalità e restauro: punteggio massimo 15 punti
- 20 - Manutenzione: punteggio massimo 15 punti
- 21 - Dimensioni e complessità: punteggio massimo 10 punti
- 22 - Navigabilità: punteggio massimo 5 punti
- 23 - Importanza storica: punteggio massimo 20 punti
- 24 - Estetica e decoro: punteggio massimo 10 punti
- 25 - Patina d'uso: punteggio massimo 5 punti
- 26 - Chiarimenti sull'attribuzione punti

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

- 27 - Il Compenso ASDEC
- 28 - Premi ASDEC



REGISTRO STORICO NAUTICO ASDEC - QUADRO SINOTTICO



REGISTRO STORICO NAUTICO ASDEC

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

- la **prima** è denominata **“Barche Certificate”**: vengono iscritte in questa sezione 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 meritare l'iscrizione; queste ultime vengono registrate anche senza la richiesta del proprietario, ma con il suo consenso.

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” a seconda dei casi</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;

Scopo della Certificazione e dell’Attestazione ASDEC è la valutazione della storicità di una barca; 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, (i) da una commissione composta da tre certificatori nominata dall’ASDEC e (ii) 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).



ASDEC - Associazione Scafi d'Epoca e Classici - Registro Storico Nautico

- 2 -

Definizione di barca d'epoca

2.1 - Sono considerate barche d'epoca:

- (i) le imbarcazioni in materiali classici (come legno, acciaio, alluminio, ferro, ecc.) che abbiano compiuto 25 anni d'età, costruite in qualsiasi forma (monoscafo o multiscafo) e con qualsiasi metodologia produttiva;
- (ii) le imbarcazioni in materiali sintetici che siano state costruite, in qualsiasi forma (monoscafo o multiscafo) e con qualsiasi metodologia produttiva, entro il 31 dicembre 1969.

2.2 - L'età di una imbarcazione si determina con decorrenza dalla data in cui la costruzione è terminata.

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.

- 3 -

Definizione di barca classica

3.1 – Vengono definite barche classiche le imbarcazioni - costruite in qualsiasi forma, monoscafo o multiscafo e con qualsiasi metodologia produttiva - 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 le seguenti tipologie di imbarcazioni:

- (i) le riproduzioni, singole o di serie, di progetti d'epoca. Sono considerati progetti d'epoca:
 - a. i progetti con più di 25 anni destinati ad essere realizzati in materiali classici;
 - b. i progetti elaborati prima del 31 dicembre 1969 per costruzioni in materiali sintetici.

Le riproduzioni possono essere considerate tali solo se costruite nel pieno rispetto del progetto e delle regole vincolanti dettate dal progettista.

- (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*";
- (iii) le imbarcazioni in materiali sintetici che abbiano compiuto 35 anni di età e che il Consiglio Direttivo dell'ASDEC riconosca meritevoli di valorizzazione e tutela in considerazione de:
 - a. l'importanza e la qualità di costruzione che caratterizzano il cantiere di produzione;
 - b. la notorietà del progettista;



ASDEC - Associazione Scafi d'Epoca e Classici - Registro Storico Nautico

- c. la loro chiara ed evidente importanza storica e culturale (importanza riferibile alla singola barca e/o al progetto).

La delibera con la quale il Consiglio Direttivo riconosce che un'imbarcazione in materiali sintetici può essere considerata classica deve essere approvata all'unanimità dei consiglieri presenti alla riunione.

- 4 -

Precisazione sulle barche costruite in serie o monotipi

Le barche definite monotipi o comunque costruite in serie - di qualsiasi forma (monoscafo o multiscafo) ed in qualsiasi materiale –sono barche d'epoca ove abbiano i requisiti richiesti dall'art. 2.1 e barche classiche ove rientrino nei parametri di cui all'art. 3.2, sempre che siano state conservate nel rispetto del progetto e delle regole vincolanti dettate dal progettista,.

- 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

Le barche a remi sono imbarcazioni 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, etc.



SEZIONE II – LA CERTIFICAZIONE

- 8 -

La commissione di Certificazione

- 8.1** - Il procedimento di Certificazione è condotto da tre esaminatori designati 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 abbiano 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 (progetti, fotografie, articoli di stampa), precedenti proprietari



ASDEC - Associazione Scafi d'Epoca e Classici - Registro Storico Nautico

(famosi e non), partecipazione ad eventi significativi, 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, purché tra i votanti a favore vi sia almeno un certificatore iscritto all'albo. 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 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, tenuto conto sia dei documenti allegati alla richiesta, sia degli accertamenti effettuati in occasione della visita a bordo, sia infine del punteggio proposto dall'armatore sulla scheda di richiesta, determina il punteggio finale della certificazione.

9.7 - Per la certificazione è dovuto ad ASDEC un rimborso spese, nella misura indicata nella domanda di 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 di essi nella Sezione V.

10.2 - Il procedimento di certificazione si considera concluso positivamente qualora l'imbarcazione esaminata:



ASDEC - Associazione Scafi d'Epoca e Classici - Registro Storico Nautico

- (i) in caso di barca d'epoca, abbia superato il punteggio totale di 55/110, 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 55/110, purché in nessuno dei parametri di valutazione abbia conseguito una votazione pari a zero, con l'eccezione del punteggio dell'età per le barche che, ai sensi dell'art. 3, anche se di età inferiore ai 25 anni, possono essere considerate classiche.

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 mediante consegna della scheda di cui agli allegati 11 e 12 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. Finché non intervenga diversa decisione del Consiglio Direttivo, il punteggio di certificazione rimane quello determinato dai certificatori.

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 sono state previste al fine di disporre di uno strumento che, in occasione di raduni, regate, competizioni e/o manifestazioni patrocinati dall'ASDEC o comunque nei quali venga applicato il presente Regolamento, consenta l'attribuzione di un punteggio valido per ottenere il Compenso ASDEC (come definito all'art. 27) o per partecipare all'attribuzione dei premi ASDEC (ai sensi dell'art 28) 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 partecipare alle classifiche e/o ai premi riservati alle barche certificate o attestate ASDEC.
- 11.2** –L'attestazione ha una durata limitata a tre mesi e non può essere richiesta una seconda volta: l'armatore la cui imbarcazione sia stata solo attestata potrà sempre chiedere che essa venga sottoposta a Certificazione, così migliorando il suo Compenso ASDEC,



ASDEC - Associazione Scafi d'Epoca e Classici - Registro Storico Nautico

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 dell'armatore dell'imbarcazione. Tale richiesta potrà essere inoltrata alla Segreteria dell'ASDEC solo in occasione di raduni, regate, competizioni e/o manifestazioni ai quali l'armatore sia iscritto e partecipi; 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 designa 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.
- 13.4** -Per l'attestazione è dovuto ad ASDEC un rimborso spese, nella misura indicata nella domanda di attestazione.

- 14 -

Il Punteggio di Attestazione

- 14.1** - Il punteggio di Attestazione massimo teorico è, per le barche d'epoca, di 90 punti su 110, che costituiscono la somma dei voti massimi ottenibili per ogni singolo parametro applicabile, tenuto conto dell'esclusione dalla valutazione del parametro definito come “*importanza storica*”.



ASDEC - Associazione Scafi d'Epoca e Classici - Registro Storico Nautico

- 14.2** – Il procedimento di Attestazione si considera concluso positivamente qualora l'imbarcazione esaminata abbia superato il punteggio totale di 55/110, purché in nessuno dei parametri di valutazione – escluso il parametro definito come “*importanza storica*”, non applicabile all'attestazione - 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 mediante consegna della scheda di cui agli allegati 13 e 14 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 – ISCRIZIONE NEL REGISTRO STORICO NAUTICO ASDEC - IL RILASCIO DEL CERTIFICATO DI CLASSIFICAZIONE/ISCRIZIONE E DELLE TARGHE D'ARGENTO E DI BRONZO

- 15 -

Iscrizione nel Registro Storico Nautico ASDEC - Il certificato di classificazione, iscrizione e le targhe

- 15.1** – Il Registro Storico Nautico dell'ASDEC è costituito da due sezioni:
- la **prima** è denominata “*Barche Certificate*”: vengono iscritte in questa sezione tutte le barche che abbiano concluso positivamente il procedimento di certificazione ai sensi della sezione II del Regolamento di Certificazione;
 - la **seconda**, denominata “*Barche Censite*”, raccoglie le barche d'epoca e classiche che abbiano concluso positivamente il procedimento 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, ma con il suo consenso.
- 15.2** -Gli armatori di barche per le quali il procedimento di Certificazione o di Attestazione si sia concluso positivamente hanno diritto di avere (al costo che verrà indicato dalla Segreteria):
- (i) un attestato redatto in carta pergamena, chiamato “*Certificato di Classificazione*” (di Scafo d'Epoca o di Barca Classica a seconda dei casi); in tale attestato viene precisata la categoria della barca, viene indicato il punteggio finale di Certificazione/Attestazione, **viene segnalata, per le barche attestate, la data in cui l'attestazione perde di validità**; per le barche a motore –a richiesta



ASDEC - Associazione Scafi d'Epoca e Classici - Registro Storico Nautico

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) la targa d'argento (barca d'epoca) o di bronzo (barca classica).

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.

15.4 -Gli armatori di barche che siano state iscritte nel Registro Storico Nautico ASDEC in quanto censite per il loro particolare interesse e per le loro particolari caratteristiche hanno diritto di avere consegna dell'attestato denominato "*Certificato di iscrizione al Registro Storico Nautico ASDEC di Scafo d'Epoca*" o "*Classico*" a seconda dei casi.

- 16 -

Durata della Certificazione e dell'Attestazione - Revisione della Certificazione

16.1 – Il Certificato di Classificazione di una barca certificata ed il relativo punteggio sono validi sino a quando (i) l'imbarcazione non subisca modifiche rilevanti o (ii) l'armatore non ne richieda la revisione ai sensi dell'art. 16.4.

16.2.- Il Certificato di Classificazione di una barca attestata ed il relativo punteggio sono validi per tre mesi e non possono essere rinnovati: conservano peraltro il loro valore per la storia della barca.

L'armatore di una barca attestata può in qualsiasi momento chiedere che l'imbarcazione sia sottoposta a Certificazione.

La perdita di validità del Certificato di Classificazione di una barca attestata non fa venir meno l'iscrizione al RSNA.

16.3 - L'armatore di un'imbarcazione certificata 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.

16.4 – La revisione del punteggio di Certificazione potrà essere richiesta:

(i) dall'armatore o dall'ASDEC, in caso di modifiche rilevanti dell'imbarcazione o di suo restauro anche parziale;

(ii) dall'armatore per un aggiornamento relativo all'età o nel caso in cui abbia reperito nuova documentazione, nuovi strumenti, arredi o materiali, notizie prima non conosciute o non adeguatamente documentate, etc. che egli ritenga 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:

- *età;*
- *originalità e restauro;*
- *manutenzione;*
- *dimensione e complessità;*
- *navigabilità;*
- *importanza storica;*
- *estetica e decoro;*
- *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 in cui la costruzione è terminata 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, ma l'età non è documentata, moltiplicando il punteggio per 2;



ASDEC - Associazione Scafi d'Epoca e Classici - Registro Storico Nautico

- se la barca è stata sempre in possesso della stessa famiglia o dello stesso armatore e l'età è documentata, 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).

In mancanza di documentazione si considera come anno di completamento della costruzione quello che, sulla base degli elementi disponibili, appaia come ragionevolmente probabile; l'armatore è tenuto a fornire alla commissione la sua valutazione e le ragioni che la sostengono.

- 19 -

Originalità e restauro: punteggio massimo 15 punti

19.1 - L'accertamento prenderà in esame scafo, coperta ed interni, motore e trasmissione, strumentazioni, timone e strumenti di plancia, attrezzature ed accessori per le imbarcazioni a motore; scafo, coperta ed interni, albero, tuga, manovre, timone, quadro strumenti, strumentazioni, 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 – Si suggerisce di attribuire ai singoli elementi sopra elencati punteggi parziali diversi secondo la tipologia dell'imbarcazione (imbarcazioni da altura, da competizione, da diporto, o da lavoro).

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



ASDEC - Associazione Scafi d'Epoca e Classici - Registro Storico Nautico

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 - 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.

20.2 - 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, nell'attribuzione del punteggio all'imbarcazione tutta o parzialmente in vetroresina od in altri materiali che ne semplifichino la manutenzione è richiesto particolare rigore.

20.3 - 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

21.1 - 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



ASDEC - Associazione Scafi d'Epoca e Classici - Registro Storico Nautico

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 potranno raggiungere il punteggio massimo, mentre un dinghy 12' o un piccolo fuoribordo con 40 HP avranno 2 punti.

21.2 – Essendo dimensioni e complessità caratteristiche identiche per tutti gli esemplari della serie, alle imbarcazioni costruite in serie o ai monotipi verrà attribuito, per questo parametro, identico punteggio.

21.3 - Nello svolgimento delle operazioni di certificazione, si consiglia l'utilizzo delle tabelle di cui all'allegato 6.

- 22 -

Navigabilità: punteggio massimo 5 punti

22.1.- 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 che non è in grado di galleggiare) e cinque una barca perfettamente in grado di affrontare tutti i tipi di navigazione per i quali è stata progettata.

22.2 - Nello svolgimento delle operazioni di certificazione, si consiglia l'utilizzo delle tabelle di cui all'allegato 7.

- 23 -

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 copia.



ASDEC - Associazione Scafi d'Epoca e Classici - Registro Storico Nautico

23.5 - Nello svolgimento delle operazioni di certificazione, si consiglia l'utilizzo delle tabelle di cui all'allegato 8.

- 24 -

Estetica e decoro: punteggio massimo 10 punti

24.1 - L'accertamento dovrà riguardare sia l'imbarcazione nel suo insieme, sia i dettagli costruttivi (arredamento fisso, vettovaglie, accessori):

(i) 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;

(ii) quanto ai dettagli costruttivi, si terrà conto degli elementi che si che si presentino come particolarmente affascinanti ed apprezzabili, quali, ad esempio, una testa di moro sulla barra, luci esteticamente apprezzabili etc.

24.3 – Per le imbarcazioni da diporto, è 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 - Fanno parte di questa voce anche elementi quali ordine, pulizia e metodo: ad esempio, la scelta di come vengono tenuti in ordine gli oggetti sia all'interno dell'imbarcazione, sia all'esterno (corretto adugiamento delle cime etc.).

24.5 - Nello svolgimento delle operazioni di certificazione, si consiglia l'utilizzo della tabella di cui all'allegato 97.

- 25 -

Patina d'uso: punteggio massimo 5 punti

25.1 - È 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.

25.3 - Nello svolgimento delle operazioni di certificazione, si consiglia l'utilizzo della tabella di cui all'allegato 10.

- 26 -

Chiarimenti sull'attribuzione punti



ASDEC - Associazione Scafi d'Epoca e Classici - Registro Storico Nautico

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.

Si individuano innanzitutto i particolari da giudicare in quella specifica voce.

Ad esempio, in un dinghy 12 piedi l'attrezzatura è composta da: albero, boma e picco, sartie, scotte e drizze, bozzelli all'interno, bozzello sull'archetto di poppa, ed infine lo speciale bozzello di prua.

Si raggruppano questi vari elementi in categorie e si attribuisce ad ognuna di esse un valore percentuale.

Rimanendo all'esempio del dinghy, ad albero, boma e picco si può attribuire, sul totale, un valore del 50% (cioè due punti), mentre i residui due punti (il rimanente 50%) sono da attribuire a tutto il resto dell'attrezzatura.

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

Quanto al 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% (la metà del 50% attribuibile alla categoria “*resto dell'attrezzatura*”), ciò che, su un punteggio totale teorico di 4, si traduce in 1 punto sui due disponibili per la categoria.

Il punteggio risultante sarà 3.

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

- 27 -

Il Compenso ASDEC

27.1. Il punteggio di Certificazione/Attestazione rappresenta il valore di compenso (Compenso ASDEC) da utilizzare, unitamente al Compenso Tecnico (sotto definito), nella predisposizione della classifica finale di regate, manifestazioni veliche e motoristiche, competizioni alle quali partecipino barche d'epoca o classiche.

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, quantificato dall'ente organizzatore della manifestazione, 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.



ASDEC - Associazione Scafi d'Epoca e Classici - Registro Storico Nautico

27.4 –Il metodo di conteggio del compenso suggerito dall'ASDEC in base all'esperienza maturata "sul campo" 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):
 - per ogni punto assegnato dal punteggio di certificazione;
 - 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.

27.5- Nelle gare di regolarità il compenso ASDEC non trova applicazione.