

ASSOMETEOR

CONSIGLIO di CLASSE
Circolo velico castiglione

relazione

sabato 7 aprile 2001
Castiglione del Lago Trasimeno

Ordine del Giorno/Sommario

1. Introduzione
2. Candidature cariche sociali per il biennio 2001-2003;
3. Conto economico anno 2000;
4. Conto economico di previsione 2001;
5. Revisione Regolamento di Classe;
6. Revisione Statuto dell'Associazione;
7. Iscrizioni 2001 e spazi dell'Associazione sulle riviste del settore;
8. Rimborsi alle Flotte;
9. Campionato nazionale Trasimeno 2001;
10. Criteri di assegnazione e prossime edizioni del Campionato nazionale;
11. Rapporti con il Cantiere costruttore;
12. Eventuali e varie;

1. Introduzione

Questo Consiglio di Classe, convocato tenendo in debita considerazione gli impegni agonistici connessi all'attività di ogni Flotta, vedrà la presenza di cinque volti nuovi per l'unità di governo dell'Assometeor. Si tratta dei nuovi Capiflotta di Roma (Massimo Pettirossi), Trani (Raffaele Bruno), Garda (Luca Uberti), Rimini (Walter Antonelli), Verbanò (Anna Lampi). Numerose Flotte, infatti, hanno cambiato il loro "capitano" nel corso dell'anno Duemila e questa è forse la prima volta in cui si assiste a un ricambio così radicale dei vertici dell'Associazione. E' un dato rilevante sul quale vale la pena di riflettere. Se le nuove leve potrebbero fornire il loro contributo in termini innovativi e propulsivi, nell'ambito della vita della Classe, è altresì vero che un ricambio così radicale (si tratta del cinquanta per cento dei membri del Consiglio di Classe) indubbiamente rallenta — per ovvie ragioni di noviziato — i "lavori in corso". Oltretutto è rilevabile negli ultimi anni, un turn over dei Capiflotta assai elevato: sarebbe, pertanto, auspicabile che i nuovi Capiflotta si dessero da fare e mantenessero la carica per almeno tre anni, allo scopo di conferire continuità all'azione progettuale di crescita e di sviluppo della Classe.

Sempre sul fronte delle Flotte è da segnalare una certa vivacità. Se personalmente avevo assunto il mio mandato nei fatti chiudendo due Flotte (Salerno e La Spezia) posso dire di concluderlo con la prospettiva di poterne aprire altre due: Chioggia e Cervia. Soprattutto per quanto attiene alla Flotta di Chioggia, le prospettive sono assai concrete e prossimamente si svolgerà l'Assemblea di ri-fondazione di una Flotta che già esisteva nell'ambito della Classe; Assemblea alla quale parteciperò personalmente. Sotto il profilo strettamente associativo, la situazione è dunque buona e, comunque, si registrano confortanti segni di ripresa. Segni che riguardano anche l'attivissima Flotta di Napoli, quella di Roma e quella di Trani (che pare stia capitalizzando positivamente gli investimenti del Campionato nazionale dello scorso anno). Per la Flotta del Trasimeno si registra una notevole vivacità, connessa al prossimo Campionato nazionale (che dovrà rilanciarla per i successivi anni).

Tra i casi che destano preoccupazione ci sono le Flotte dei tre laghi del nord: Garda, Lario e Verbanò. Per quanto attiene al Garda la situazione è delicata per effetto di una cattiva gestione da parte del Capoflotta dimissionario che ha fortemente trascurato la situazione. Rispetto alla Flotta del Lario vi è da dire che da qualche anno essa si trova "sotto osservazione" per la situazione generale, per il numero di aderenti e per l'andamento di un Campionato che non è del tutto soddisfacente. Di recente la Flotta del Lario è stata colpita da un grave lutto — la scomparsa di Benito Vaccarini — e l'auspicio è che

questa perdita non incida sulla già debole vitalità e vivacità della Flotta. Infine, il Verbano. E' la Flotta "storica" della Classe e, tuttavia è stata ultimamente testimone di una vera e propria diaspora di regatanti e di barche: vi è da sperare che il Gruppo di Lavoro che si è costituito per affiancare il nuovo Capoflotta sappia adeguatamente rilanciarne l'attività. E' necessario nominare, tra la Flotta del Verbano e quella del Lario, il Delegato zonale.

Complessivamente, l'attività e la salute della Classe, comunque sono buone, come si evince dalla seguente e particolareggiata analisi dei punti iscritti all'Ordine del Giorno del Consiglio di Classe di Castiglione del Lago. Certo, ancora molto impegno e molto lavoro vi è da dispiegare per proseguire quel discorso di continua "manutenzione" che, a mio modesto parere, è necessario dedicare alla Classe affinché resista al mutare dei tempi: credo anzi che proprio il continuo adattamento al mutamento "storico" sia uno dei principi ineludibili nella gestione dell'Assometeor.

Allo scadere del biennio della mia Segreteria nazionale, lascio un'Assometeor con un numero di Soci costantemente assestato attorno alle centocinquanta unità di Proprietari e una trentina di Simpatizzanti. Il Regolamento è stato riveduto, ma altro lavoro resta da fare in tale direzione, soprattutto alla luce dei due Ricorsi in Appello degli ultimi due Campionati nazionali (è anche per tale ragione che i controlli di Stazza al Trasimeno saranno assai rigorosi). Anche nello Statuto — a mio giudizio — è necessario "mettere le mani" per adeguarlo alle esigenze e agli impegni di chi, secondo lo spirito del più puro volontariato, dedica parte del proprio tempo alla gestione della Classe. Oltretutto, è necessario fare un'approfondita riflessione sulle istituzioni rappresentative che regolano il funzionamento della Classe e che nei fatti — sarebbe davvero inutile negarlo — non funzionano: una riforma del Consiglio di Classe ricorrendo al sistema delle deleghe forse potrebbe risultare positiva.

Due anni orsono, dall'Assemblea di Riva del Garda è uscita una realtà assai preoccupante per la salute della Classe: tutte le candidature associative proposte in quella sede — salvo la carica di Segretario nazionale — furono bocciate. E anche il Bilancio non venne approvato (per effetto di un delta complessivo tra saldo a esercizio e saldo complessivo di circa sette milioni). Poi abbiamo trovato un Presidente Franco Alberti, che il destino ci ha portato via. Il Bilancio, con le opportune modifiche e un'adeguata politica di rigore venne approvato a Genova e adesso si può dire che i conti dell'Associazione sono quasi del tutto ripianati. Anche la questione del carrello della Flotta della Spezia, che avrebbe negativamente gravato sul bilancio è stata risolta, alienandolo dal patrimonio sociale.

I rapporti con il Cantiere costruttore sono stati razionalizzati per effetto di continui interventi e visite, tanto che adesso si è raggiunta una certa stabilità costruttiva e un minimo - ma sempre modesto - rapporto di collaborazione.

E' tuttavia necessario rivedere i criteri di assegnazione del Campionato nazionale che non sono assolutamente razionali e non rispondono a logiche di obiettività e di consenso tra i Soci.

In termini di visibilità della Classe, l'idea di non obbligare più i Soci all'abbonamento alle riviste specializzate è risultato positivo; tra l'altro le riviste ci hanno dedicato degli spazi di attenzione anche al di fuori di quelli contrattati (Giornale della Vela, FareVela, Vela news, Voglia di Vela). Per un problema di visibilità e di presenza della Classe a mio giudizio sarebbe necessario organizzare un circuito di regate nazionali che si aggiunga al Campionato e partecipare a quelle regate che contano nell'ambito dell'attività agonistica della Federazione.

Una grande problema, a mio parere, rimane aperto. Un'associazione infatti è viva e robusta nella misura in cui riesce a instaurare dei rapporti continuativi e costanti tra i Soci e i vertici che la governano. Malgrado il nuovo sito Internet dell'Assometeor che si sta configurando come un luogo privilegiato di informazione e di dibattito, il punto debole di questa Associazione è rappresentato proprio dal rapporto con i Soci. E su questo invito a lavorare sin da subito chi mi succederà alla guida dell'Assometeor.

2. Candidature cariche sociali per il biennio 2001-2003

Come ho già annunciato nel corso dei lavori dell'Assemblea generale dei Soci proprietari di Trani — chi era presente se lo ricorderà — e come avevo già detto in occasione dell'ultimo Consiglio di Classe sto vivendo un momento, sotto il profilo professionale assai delicato, e soprattutto decisivo per il mio futuro. Nondimeno, nell'ultimo periodo ho cercato di onorare gli impegni assunti di fronte ai Soci dell'Associazione. Devo però rilevare che la sensazione e il disagio di solitudine che avevo manifestato in quella stessa Assemblea di Trani purtroppo perdura: da parte dei Capiflotta non ho avuto alcun aiuto e nessuna collaborazione, anzi talvolta li ho dovuti addirittura sostituire nell'esercizio delle loro funzioni. Oltretutto, mi considero Segretario di questa Classe da tre anni, per l'ampia delega che avevo ricevuto da Sergio Orza nel secondo anno del suo mandato, quando aveva — per sua stessa ammissione — gravi problemi personali e professionali. Tuttavia, adesso non mi trovo più nelle condizioni di “raddoppiare” e di candidarmi per un secondo mandato alla guida dell'Associazione, malgrado in molti, tra i Capiflotta, i Soci e i simpatizzanti della Classe, me l'abbiano ripetutamente chiesto. In questa occasione dobbiamo elaborare lo spettro delle candidature per il biennio 2001-2003 da presentare all'Assemblea generale dei Soci proprietari che si svolgerà nell'ambito della XXVIII edizione del Campionato nazionale Meteor, qui a Castiglione del Lago.

PRESIDENTE

SEGRETARIO NAZIONALE

REVISORI dei CONTI

PROBI VIRI

3. Conto economico anno 2000

ENTRATE

01-QUOTE SOCIALI	15.130.000
02-CONTRIBUTI FIV	00.000.000
03-CONTRIBUTI CANTIERE	03.000.000
04-CONTRIBUTI SPONSOR	00.000.000
05-PUBBLICITA NOTIZIARIO	00.000.000
06-VENDITA MATERIALE SOCI	00.000.000
07-SOPRAVVIVENZE	00.000.000
08-DA QUOTE CAMPIONATO NAZIONALE	03.500.000

totale 2000	21.630.000
saldo attivo al 31/12/99	12.151.600

totale	<u>33.781.600</u>
---------------	--------------------------

USCITE

01-SPESE POSTALI E TELEFONICHE	01.852.800
02-SPESE DI VIAGGIO E TRASFERTE	01.837.500
03-CANCELLERIA E CONSUMI	00.393.700
04-ACQUISTO ATTREZZATURE	03.010.000
05-PUBBLICITA E PUBBLICHE RELAZIONI	03.233.000
06-NOTIZIARIO	00.000.000
07-CONTRIBUTI A FLOTTE E SOCI	07.182.000
08-VARIE E DOCUMENTI	00.000.000
09-ABBONAMENTI	02.000.000
10-ACQUISTO MATERIALE DA VENDERE	00.000.000

totale 2000	19.509.000
saldo a esercizio	14.272.600

totale	<u>33.781.600</u>
---------------	--------------------------

NOTA ESPLICATIVA

ENTRATE. L'importo relativo ai Soci è diminuito per effetto della soppressione dell'obbligatorietà dell'abbonamento alle riviste sapecializzate e anche per una lieve flessione degli iscritti.

USCITE. Tra le spese telefoniche sono inseriti i costi del precedente gestore del Sito, Massimo Magrini, sino al mese di agosto. Sono altresì inserite le spese di attivazione del nuovo Sito e le spese telefoniche del nuovo gestore del Sito, Silvio Gabrielli, quantificate nell'ordine di cinquantamila lire al mese. Nelle spese di viaggio e trasferte sono inserite anche quelle al Cantiere Costruttore Nauticalodi. Tra le attrezzature sono inserite anche le nuove bandierine realizzate lo scorso anno, oltre alle tessere. Nei Consumi è inclusa la riparazione al Computer della Classe che s'è rotto (s'è bruciata la ventola di raffreddamento e andava frequentemente in blocco perché si surriscaldava) nonché il Trofeo Franco Alberti. Nella voce Pubbliche relazioni sono incluse le tre corone fatte realizzare in occasione dei funerali di Franco Alberti e di Benito Vaccarini nonché il pagamento dello spazio della Classe sulla rivista Fare Vela.

La differenza tra Entrate e Uscite, oltre a una politica di estremo rigore nelle spese, è anche imputabile alla nostra assenza al Salone Nautico Internazionale di Genova. Abbiamo comunque recuperato il disavanzo connesso da un lato al mancato rimborso del Campionato nazionale del 1999 e dall'altro quello connesso all'operazione-carrelli che complessivamente erano di rilevante entità. La questione dei carrelli è stata risolta dopo adeguate consultazioni legali e con la Ditta Balbi, lasciando il carrello alla Flotta della Spezia che esigeva un rimborso di pari entità in base alle spese sostenute. All'Assemblea di Trani il differenziale tra il saldo dell'anno 1999 e quello di previsione del 2000 era di cinque milioni; a conti fatti abbiamo contenuto il differenziale in un solo milione che, a mio giudizio, è un risultato di assoluto rilievo. Se non vi fossero state spese straordinarie nella nostra partecipazione agli eventi luttuosi che hanno purtroppo colpito la classe avremmo chiuso il bilancio sicuramente con un differenziale favorevole. E questo senza limitare, anzi potenziando, i rapporti con il Cantiere per il controllo della produzione, la presenza e la giusta rappresentanza della Classe nelle relazioni istituzionali.

conto economico
di previsione per l'anno duemila

ENTRATE

01-QUOTE SOCIALI	15.000.000
02-CONTRIBUTI FIV	00.000.000
03-CONTRIBUTI CANTIERE	03.000.000
04-CONTRIBUTI SPONSOR	00.000.000
05-PUBBLICITA NOTIZIARIO	00.000.000
06-VENDITA MATERIALE SOCI	00.000.000
07-SOPRAVVIVENZE	00.000.000
08-DA QUOTE CAMPIONATO NAZIONALE	03.500.000

totale 2000	21.500.000
saldo attivo al 31/12/99	12.151.600

totale	<u>33.651.600</u>
---------------	--------------------------

USCITE

01-SPESE POSTALI E TELEFONICHE	02.000.000
02-SPESE DI VIAGGIO E TRASFERTE	02.000.000
03-CANCELLERIA E CONSUMI	01.000.000
04-ACQUISTO ATTREZZATURE	02.500.000
05-PUBBLICITA E PUBBLICHE RELAZIONI	02.500.000
06-NOTIZIARIO	00.000.000
07-CONTRIBUTI A FLOTTE E SOCI	08.000.000
08-VARIE E DOCUMENTI	00.500.000
09-ABBONAMENTI	04.000.000
10-ACQUISTO MATERIALE DA VENDERE	00.000.000

totale 2000	22.500.000
saldo a esercizio	11.151.600

totale	<u>33.651.600</u>
---------------	--------------------------

4. Conto economico di previsione 2001

ENTRATE

01-QUOTE SOCIALI	15.000.000
02-CONTRIBUTI FIV	00.000.000
03-CONTRIBUTI CANTIERE	03.000.000
04-CONTRIBUTI SPONSOR	00.000.000
05-PUBBLICITA NOTIZIARIO	00.000.000
06-VENDITA MATERIALE SOCI	00.000.000
07-SOPRAVVIVENZE	00.000.000
08-DA QUOTE CAMPIONATO NAZIONALE	03.000.000

totale 2000 21.000.000

saldo attivo al 31/12/00 14.272.600

totale 35.272.600

USCITE

01-SPESE POSTALI E TELEFONICHE	02.000.000
02-SPESE DI VIAGGIO E TRASFERTE	02.000.000
03-CANCELLERIA E CONSUMI	00.500.000
04-ACQUISTO ATTREZZATURE	03.000.000
05-PUBBLICITA E PUBBLICHE RELAZIONI	03.500.000
06-NOTIZIARIO	00.000.000
07-CONTRIBUTI A FLOTTE E SOCI	07.500.000
08-VARIE E DOCUMENTI	00.500.000
09-ABBONAMENTI	02.000.000
10-ACQUISTO MATERIALE DA VENDERE	00.000.000

totale 2000 21.000.000

saldo a esercizio 14.272.600

totale 35.272.600

NOTA ESPLICATIVA. Questo bilancio di previsione rispecchia l'andamento del Bilancio del 2000 e comprende una previsione di spese per quanto attiene alla realizzazione delle necessarie dime del bulbo e del Trofeo Vaccarini alla memoria (da assegnare al Campione zonale tra Lario e Verbano). E tuttavia consente una chiusura in pareggio tra il saldo dell'anno precedente e quello di esercizio. In questo modo, nel breve volgere di due anni, con un'accorta politica di gestione finanziaria della Classe, che comunque implica dei rimborsi maggiorati alle Flotte che non hanno usufruito del finanziamento per i carrelli, il "buco" che si era creato tra il mancato contributo del Campionato nazionale 1999 e i finanziamenti straordinari erogati per l'acquisto degli stessi carrelli è stato appianato, contestualmente incrementando i finanziamenti destinati a ogni Flotta per l'organizzazione della propria attività agonistica.

5. Revisione Regolamento di Classe

Le modifiche al Regolamento di Classe approvate dall'Assemblea Generale dei Soci proprietari di Trani saranno diffuse tra i Soci non appena la FIV — che recentemente è stata impegnata nelle votazioni per il rinnovo delle cariche istituzionali — avrà sciolto la riserva. Saranno pubblicate nel sito Internet e a ogni Capiflotta verrà inviata la nuova edizione del Regolamento da distribuire a tutti i Soci.

Quello del Regolamento è tuttavia un discorso ancora “aperto”. In due anni abbiamo avuto due ricorsi in Appello e questo è l'indicatore di una progressiva opera di revisione di cui le modifiche di Trani rappresentano solamente il capitolo iniziale. A titolo di campionatura sarebbe a mio giudizio da effettuare il “Peso in assetto” (la barca completamente armata, con tutte le operazioni di sicurezza), nel corso del Campionato nazionale di Castiglione del Lago. Grazie a una consulenza di eccellenza, sto poi provvedendo alla realizzazione di alcune dime per controllare i bulbi e determinare delle misure più precise da inserire nel nostro Regolamento (la larghezza della lama, il pescaggio e le dimensioni del siluro). E dai continui contatti che intretengo con i Capiflotta affiora che molti si sono resi conto della necessità di proseguire questo lavoro di manutenzione.

Il ricorso di “Amarcord” apre un altro problema importante e delicato per il presente e il futuro della Classe. E' un problema “politico”. Dietro al giudizio del Gruppo di lavoro stazze della FIV, infatti, vi è una interpretazione del nostro Regolamento che, per quanto discutibile, comunque costituisce il precedente normativo. La FIV ne fa un problema di percentuale nell'asportazione del controstampo: dobbiamo quindi vincolarla con una norma specifica. Il problema che sta a monte è però più generale e coinvolge la “filosofia” della Classe.

In altri termini, è necessario ribadire ovvero smentire se sia o meno uno dei principi fondamentali dell'Assometeor quello di affermare che le barche vecchie di trent'anni valgono quelle di più recente produzione e, di conseguenza, regolamentare alcuni interventi sugli scafi Sipla, Comar e Cometeor (obbligandoli a una successiva stazza, così almeno si rende omogeneo l'archivio dei certificati). A tale scopo ho predisposto una “Dichiarazione di Conformità” e bisogna realizzare una nuova modulistica con uno specifico spazio per le annotazioni in calce al Verbale di Stazza.

Interventi più modesti, eppure significativi, sarebbero anche quelli di determinare il peso dei tappi dei gavoni interni, del portellone di ingresso. E una nuova determinazione delle misurazioni delle vele (evitare il riferimento

al prolungamento dei lati, togliere la misura della stecca full batten e vincolare l'apertura delle spalle dello spi dalla penna).

Assai utile s'è rivelato il riordinamento dei Certificati di Stazza, anche se non vi è molta collaborazione da parte dei Capiflotta, salvo rari casi, nella registrazione dei passaggi di Proprietà. Parimenti utile s'è rivelato il modulo per regolamentare l'assegnazione del numero velico e l'individuazione dello stazzatore, nell'ambito di un elenco di stazzatori che contiene nomi altamente inaffidabili. La mia esortazione è quella di invitare i Capiflotta a collaborare attivamente in tale direzione.

Un altro sentito invito ai Capiflotta è quello di far rispettare il Regolamento di Stazza nel suo articolato normativo, soprattutto per quanto attiene alle dotazioni di sicurezza anche nelle singole regate di Flotta.

6. Revisione Statuto dell'Associazione

E' un discorso, quello della Revisione dello Statuto, assai rilevante eppure sottovalutato. L'anno scorso, sottoponendo le istituzioni rappresentative dell'Associazione a un pressante lavoro, sono affiorati i limiti connessi al funzionamento del Consiglio di Classe. A mio giudizio, una opportuna revisione potrebbe essere quella di istituire un sistema di deleghe (Rapporti con i Soci, Tesoreria, Stampa e Comunicazione, Regolamento di Stazza e rapporti con il Cantiere costruttore); di scomporre cioè le mansioni attualmente concentrate nella figura del Segretario nazionale. Il Consiglio di Classe dovrebbe essere composto da queste figure alle quali si aggiunge il Presidente. Una volta all'anno si dovrebbe invece riunire il Consiglio dei Capiflotta. In questo modo si darebbe vita a un istituto più agile e snello che potrebbe riunirsi un maggior numero di volte per seguire e promuovere lo sviluppo della Classe.

7. Iscrizioni 2001 e spazi dell'Associazione sulle riviste del settore

Le quote del 2001 rimangono invariate secondo il seguente prospetto:

PROPRIETARIO	100.000
SIMPATIZZANTE	030.000
EQUIPAGGIO	150.000

Personalmente toglierei, per ragioni strettamente operative, l'opportunità degli abbonamenti alle riviste del settore. Ho già negoziato lo spazio per il 2001 alle stesse condizioni del duemila. Vi è il problema, comunque, della redazione dei testi per le riviste: è da quattro anni che, ogni mese, li scrivo io personalmente, senza la minima collaborazione. Adesso non ce la faccio più per ragioni di tempo. Come fare?

In termini di apparizioni sulle riviste, nel 2000 possiamo affermare che la Classe è "rinata", nel senso che abbiamo ottenuto spazi al di fuori del box istituzionale. Il "Giornale della Vela" s'è occupato due volte del Meteor; "Fare Vela" e "Vela News" altrettante. Poi c'è anche Voglia di Vela (ma è un discorso molto relativo per effetto della mia collaborazione a questa rivista).

Infine il Sito Internet. E' ormai diventato un ineludibile punto di riferimento e di dialogo dei soci e anche con persone esterne alla classe che intendono avvicinarsi. Il lavoro di informazione è costante, il sito aggiornato e apparirà tra breve un link sulle domande più frequenti. Ottima impressione desta la pubblicità sotto lo stellone nella home page.

Resta aperto il problema del rapporto con i soci e del notiziario, perché un'Associazione vive nella misura in cui ha uno stretto rapporto con la base e, in tale senso, sono perfettamente consapevole che, oltre il sito e i contatti personali, siamo assai carenti.

8. Rimborsi alle Flotte

flotta	soci	rimborso	finanz.to	tot
VERBANO	31 (6)	620.000	500.000	1.120.000
LARIO	9 (1)	180.000	500.000	680.000
GARDA	10 (2)	200.000	500.000	700.000*
TRIESTE	8	160.000	500.000	660.000
RIMINI	13	260.000	500.000	760.000*
PESARO	7	140.000	500.000	640.000
TRANI	10 (5)	200.000	500.000	700.000
NAPOLI	17 (3)	340.000	500.000	840.000
ROMA	20 (3)	400.000	//	400.000
TRASIMENO	10	200.000	500.000	700.000

* Alla Flotta del Garda è stato già erogato il finanziamento. La Flotta di Rimini deve sottrarlo a esaurimento del finanziamento straordinario per il carrello, poi non utilizzato.

9. Campionato nazionale Trasimeno 2001

Il prossimo Campionato nazionale del Trasimeno potrebbe offrirci l'opportunità di un'ottima manifestazione. Ho chiesto al circolo due stazzatori perché vorrei che i controlli di Stazza fossero assai rigorosi. I dinamometri sono in revisione presso la ditta costruttrice. I Capiflotta devono farsi garanti delle barche della loro Flotta che parteciperanno al Campionato. Dopo i bulbi e i poppalini fatti rifare, nottetempo, a Trani si va avanti in questa direzione e c'è qualche caso sul "libro nero". I Capiflotta agiscano — anche informando i proprietari — affinché le barche che giungono al Trasimeno siano a posto. Vorrei sperimentare e controllare il peso in assetto e i bulbi, ma ci vuole la collaborazione dei proprietari e del Circolo. In questa occasione, per me, sarà l'ultima volta in cui — ve l'ho già detto — si disputerà il match race conclusivo (e solo per onorare la tradizione del Trasimeno in questo tipo di manifestazioni), che non deve intaccare il programma delle regate di Flotta e si disputerà a partire da venerdì pomeriggio. Oltretutto nessun equipaggio, salvo i soliti già appassionati prima che venisse introdotta questa iniziativa, hanno dimostrato di essere attirati dal match race. E' quindi da sopprimere.

CONTA DELLE BARCHE

flotta	MINIMA	MASSIMA
VERBANO	_____	_____
LARIO	_____	_____
GARDA	_____	_____
TRIESTE	_____	_____
RIMINI	_____	_____
PESARO	_____	_____
TRANI	_____	_____
NAPOLI	_____	_____
ROMA	_____	_____
TRASIMENO	_____	_____
totale	_____	_____

10. Criteri di assegnazione e prossime edizioni del Campionato nazionale

Le prossime tappe saranno: Trieste 2002, Roma 2003 (da verificare) e — io ci terrei — Napoli (Reale Yacht Club Canottieri Savoia). Per quanto riguarda i criteri di assegnazione, siamo comunque ancora in alto mare.

E' assurdo che i Campionati nazionali siano vincolati per i prossimi tre anni perché già opzionati, tra l'altro anche in modo discutibile (Roma/Trasimeno). E' assurdo che la nostra sia una politica di piccoli numeri, quando potremmo essere in acqua ogni anno sfiorando le sessanta barche!

Vi sono due criteri, uno "democratico", un altro "qualitativo":

A) CRITERIO DEMOCRATICO

Dopo aver raccolto le candidature e le garanzie da parte dei Capiflotta interessati, in occasione del campionato italiano dell'anno precedente si distribuisce un foglio, insieme alle Istruzioni di Regata, che dovrà essere riconsegnato all'Assemblea generale. Questo foglio sarà così strutturato:

ASSOMETEOR

Segreteria nazionale

flotta di appartenenza _____

Caro Socio,

ti chiediamo la cortesia di compilare questo questionario, che consegnerai all'Assemblea generale dei Soci proprietari che si svolgerà mercoledì prossimo. Ciò allo scopo di facilitare il compito del Consiglio di Classe nell'individuazione e nell'assegnazione della prossima edizione della XXVIII edizione del Campionato nazionale Meteor monotipo, che si svolgerà nel 2001; tale questionario, inoltre, è stato pensato soprattutto per sondare l'opinione dei soci e venire incontro ai loro gusti, ai loro desideri e alle loro esigenze. Ti ringraziamo per la collaborazione.

1) LOCALITA' (indicare con una crocetta la località prescelta)

ROMA

TRASIMENO

TRIESTE

2) PERIODO

Il periodo migliore per le mie esigenze è: _____

3) DURATA

La durata della manifestazione dovrebbe essere di giorni: _____
(indicare anche i giorni della settimana preferiti: dal _____ al _____)

4) NUMERO DELLE PROVE

Per me, valutando la durata, il numero più appropriato di prove è: _____

B) CRITERIO QUALITATIVO

Il nostro Campionato si articola nell'organizzazione a terra e in acqua. E' forse il caso di mettere in concorrenza le candidature e valutare:

- a) il campo di regata;
- b) le opportunità di partecipazione (numero delle barche presumibili);
- c) i servizi a terra garantiti

11. Rapporti con il Cantiere costruttore

Si sono regolamentati e resi continuativi i rapporti con il Cantiere Costruttore che ha raggiunto una certa stabilità costruttiva, anche se continua a collaborare in modo modesto con l'Associazione di Classe.

Dobbiamo comunque approvare un nuovo Certificato di Conformità più vincolante per evitare indicazioni confuse e confusive da parte del Cantiere.

E' stato raggiunto un accordo per offrire a quanti si piazzano nei primi dieci con una barca Sipla, Comar e Cometeor una barca nuova a prezzo vantaggioso: l'Assometeor rinuncia alle sue competenze e il Cantiere scende di un milione sul prezzo di listino per un complessivo di un milione e mezzo come prezzo di partenza. In questo modo, è possibile risolvere i problemi della monotipia, che è maggiormente regolamentata da quando la barca viene prodotta dalla Nauticalodi, visto che il regolamento è stato scritto sulla base di queste barche.

S'è aperto il problema delle barche richieste da Orza Minore. Io non potevo fare nulla. Ho scritto due lettere vincolandone la produzione in maniera rigorosa, affinché tali barche siano il più differenti possibili dal Meteor. Avevo un po' le mani legate, ma l'operazione ha avuto successo. Non essendo la Classe proprietaria degli stampi non avevo margini di manovra, anche se la discussione con l'ingegner Arcaini è stata molto violenta.

documenti