

ASSOMETEOR
ASSEMBLEA GENERALE DEI SOCI PROPRIETARI
Castiglione del Lago Trasimeno, martedì 26 giugno – ore 21

Relazione del Segretario

Saluti. Siamo qui a Castiglione del Lago, per la XXVIII edizione del Campionato nazionale e siamo in 46: nel 2001 siamo diventanti, per la prima volta nella nostra storia più recente, la prima classe monotipo a bulbo — la più numerosa — in Italia e, questo, è davvero un bel risultato. Grazie. La campagna stampa di questo Campionato nazionale verrà impostata proprio facendo leva su tale dato. [I J24, che nel 1999, hanno organizzato in Italia il Campionato europeo e il Campionato mondiale si sono lentamente “sgonfiati”, sino a collocarsi attorno alle quaranta barche].

Si tratta di un risultato che — a mio parere — conferma che il successo di una Classe non dipende dal numero di campioni e campionissimi che la frequentano, che spesso sono protagonisti di spiacevoli attriti e laceranti tensioni. Le ragioni del successo di una Classe derivano, invece, dall’atmosfera che si instaura tra i Soci: una Classe vive, insomma, in relazione alle ragioni della socialità che la sostengono. E noi, questa socialità, dopo le tensioni e le lacerazioni dell’Assemblea generale dei Soci proprietari di Riva del Garda (con la contestazione di un’intera classe dirigente e la non approvazione del bilancio) l’abbiamo proprio rifondata — è stata un’esplicita volontà di questo Consiglio di Classe che ne ha discusso a lungo, sotto il mio personale impulso — abbiamo ridefinito le ragioni “forti” che la sostengono e, l’abbiamo, infine, recuperata.

Intendiamoci: siamo in 46 e abbiamo “battuto” i J24, ma — detto fra noi — non è un grande successo perché siamo comunque al di sotto (di due unità) rispetto alla “conta minima” delle barche dichiarata dai Capiflotta in occasione del Consiglio di Classe del 7 aprile scorso. Non dobbiamo dormire sugli allori: possiamo e, soprattutto, dobbiamo fare di più! Perché le risorse ci sono eccome.

Questa sera si chiude un biennio (1999-2001) molto intenso. Un biennio anzitutto funestato da due gravi e tragici lutti che ci hanno, indubbiamente, lasciati più “poveri”. Alludo alla scomparsa di due figure assai importanti per la storia della nostra Classe e, appunto, la sua socialità: Franco Alberti è mancato per un grave incidente automobilistico nel febbraio del 2000 e, successivamente, nel novembre dello stesso anno, è mancato “sul campo di regata” Benito Vaccarini. CHIEDERE APPLAUSO “ALLA MEMORIA”.

A Franco, che avevamo individuato — all’indomani dell’Assemblea di Riva del Garda — come nostro Presidente per ricomporre la socialità nell’ambito della Classe, abbiamo dedicato il trofeo armatore-timoniere del nostro Campionato nazionale; a Benito dedicheremo, a partire dal 2001, un Trofeo challenger del Campionato zonale Meteor dei Laghi lombardi (XV zona FIV) visto che la sua attività si è prevalentemente concentrata tra Verbano e Lario. Ma non basta.

L’auspicio più importante (che ho già formulato nel messaggio di auguri natalizi) è quello di essere in grado — noi, tutti insieme, non solo i vertici dell’Associazione — di raccogliere il mandato “etico” e di onorare la memoria di Franco e Benito, due figure così importanti per la vita della Classe. Ciò non rappresenta il ricorso a una facile formula retorica imposta dalle circostanze, ma un preciso segnale che dobbiamo tutti avvertire con grande senso di responsabilità proprio in relazione alle ragioni della socialità sulle quali si fonda la nostra vita associativa.

Questa sera si chiude un biennio istituzionale cominciato a Riva del Garda in un modo assai preoccupante non solo per il futuro, ma addirittura per la sopravvivenza stessa della nostra Associazione. A Riva del Garda nessuna carica istituzionale, salvo il Segretario, era stata eletta dall’Assemblea dei Soci proprietari che non aveva neppure approvato il Bilancio. Il dissenso dei Soci — che avevano negato il loro consenso — era, insomma, molto forte nei confronti delle istituzioni rappresentative dell’Associazione.

Ciò ha comportato un paziente, progressivo e impegnativo lavoro di “ricucitura” — di rifondazione della socialità, appunto — che, beninteso, non è ancora concluso, ma che ci ha consentito di tagliare il “traguardo volante” dell’Assoluto di Castiglione del Lago che ci colloca numericamente ai vertici tra le Classi monotipo a bulbo in Italia.

All’indomani dell’Assemblea di Riva del Garda si rese necessaria la convocazione di un’Assemblea straordinaria a Genova, nella quale abbiamo trovato un Presidente, Franco Alberti appunto, che poi la sorte ci ha portato via. In quella occasione l’Assemblea approvò anche il bilancio che prevedeva un particolare piano di rientro per la questione dei carrelli; un piano che, contrariamente a ogni previsione, si è rivelato assai efficace perché ci ha consentito di recuperare un “buco” nel capitale sociale di circa sette milioni (tra il mancato finanziamento del Campionato nazionale del 1999 e i finanziamenti straordinari per i carrelli), grazie a una politica finanziaria restrittiva e di estremo rigore, che però non ha penalizzato la vita della Classe, anzi ha portato a un potenziamento dell’attività agonistica di tutte le Flotte che rappresentano la nostra vera e grande risorsa.

La Classe è stata iscritta alla “Gestione semplificata” prevista dal CONI e la questione dei carrelli è stata finalmente e definitivamente risolta, che è rimasta “aperta” sino a pochi mesi fa, per effetto delle resistenze dell’ex capoflotta spezzino. (nell’illustrazione del Bilancio vedremo in quale modo essa è stata risolta). Ma solo nel secondo anno di questa Segreteria nazionale abbiamo trovato l’equilibrio istituzionale, eleggendo un nuovo Presidente, Antonio Camozzi, e due nuovi Revisori dei Conti (Filosto e Romanelli).

Questa sera si chiude un biennio istituzionale incominciato proprio qui a Castiglione del Lago con un Consiglio di Classe senza numero legale: penso che i Capiflotta di allora si ricordino le mie risentite recriminazioni diffuse con una lettera di una decina di pagine. Da allora, per tutto questo biennio le istituzioni rappresentative dell’Associazione sono state sottoposte a un pesante e impegnativo lavoro (sono stati convocati sei Consigli e tre

Assemblee in due anni) sino all'ultimo Consiglio di Classe, il 7 aprile scorso, sempre qui a Castiglione del Lago: c'eravamo tutti, il Presidente, ovviamente il Segretario e tutti i Capiflotta, proprio tutti: da Trani a Trieste, da Pesaro a Roma.

E questa sera c'è anche — e vorrei presentarvelo — il nuovo capoflotta di Chioggia, Cesare Casoria. E' morta la Flotta di Salerno (e i suoi regatanti hanno aderito a quella di Napoli) e si è chiamata fuori quella di La Spezia, ma è rinata la gloriosa Flotta di Chioggia e, forse, nascerà anche quella di Cervia (i contatti sono in corso in questi giorni).

In questo biennio il Consiglio di Classe sono cambiati ben quattro Capiflotta: Roma (Coletta-Pettirossi), Trani (Massaro-Bruno), Rimini (Magrini-Antonelli) e, ultimo in ordine di tempo, Garda (Siragna-Uberti). L'unità di governo dell'Associazione — il Consiglio di Classe — ha pertanto subito il significativo cambiamento del quaranta per cento dei suoi membri.

Questo da un lato è risultato un problema delicato, dall'altro si è rivelato un fatto molto positivo. E' risultato delicato perché il noviziato, comunque, si deve scontare anche in una struttura istituzionale apparentemente semplice come il Consiglio di Classe dell'Assometeor. Il cambiamento del quaranta per cento dei membri del Consiglio di Classe si è contemporaneamente rivelato molto positivo perché ha portato nuova linfa, nuove energie, nuove risorse, nuovi pensieri, indispensabili per il presente e anche il futuro della Classe. Le nuove leve, infatti, non sono mancate in termini propulsivi e di vivacità e concretezza del dibattito interno.

In questo biennio, dopo le iniziali incertezze e gli opportuni assestamenti, il Consiglio ha lavorato sodo. Sollecitato da questa Segreteria nazionale ha messo mano al Regolamento che adesso è disponibile nella sua nuova edizione, successiva alle deliberazioni assembleari di Trani 2000. Dopo lunghe e articolate discussioni in seno al Consiglio di

Classe abbiamo varato delle significative modifiche del nostro Regolamento di Stazza che da anni non veniva “toccato”.

E tuttavia, ancora molte questioni sono rimaste in sospeso e richiedono un intervento sia per quanto attiene al Regolamento di Stazza (per esempio i gavoni), sia per quanto attiene allo Statuto dell’Associazione (per esempio il Consiglio di Classe). Infatti, non bisogna fermarsi, bisogna andare avanti perché il Regolamento di una Classe monotipo deve essere oggetto delle costanti attenzioni e della necessaria manutenzione per adattarsi continuamente al mutamento, alle nuove tecnologie, alle nuove esigenze, pena l’affossamento della Classe.

Oltre alla revisione del Regolamento, questa Segreteria nazionale ha riordinato e riorganizzato con nuovi criteri il Registro delle barche stazzate e dei Certificati di Stazza: tant’è che sono subito affiorate, per esempio, le contraddizioni delle prescrizioni a questo Campionato nazionale di Castiglione del Lago. Gli stazzatori hanno in più occasioni elogiato questo lavoro, che facilita i loro controlli; e sono stati tarati i dinamometri.

E’ stato elaborato e corretto il Verbale/Certificato di Stazza, che trovate nella nuova edizione del Regolamento, con uno spazio per le opportune annotazioni da parte dello stazzatore che lo compila. Così come trovate il modulo per la Richiesta del numero velico e l’individuazione dello stazzatore.

Questa Segreteria nazionale, infatti, dopo anni ha aggiornato l’elenco degli Stazzatori accreditati dalla Federazione per stazzare i Meteor e ne ha individuati alcuni — che ben conoscono la storia e l’evoluzione della Classe — con i quali lavorare in via esclusiva.

I numeri velici, che prima venivano assegnati telefonicamente, con la parola, adesso vengono assegnati per iscritto e viene anche indicato lo Stazzatore che dovrà eseguire le operazioni di stazza della barca: se il Verbale/Certificato non è firmato dallo stazzatore

indicato, la Segreteria nazionale in questo modo lo può respingere d'ufficio. Tutto questo per ottenere regolarità, correttezza e omogeneità nelle stazze.

Per le barche vecchie, che non possiedono il Certificato di Conformità, è necessaria la compilazione — da parte dello stazzatore — di una Dichiarazione di Conformità corredata da fotografie per valutare le condizioni della barca. Anche il modulo di questa dichiarazione la trovate nella nuova edizione del Regolamento.

Per le barche nuova è stato elaborato un nuovo Certificato di Conformità che vincola maggiormente il Cantiere Costruttore con un ulteriore dato (lo scafo e poi la barca assemblata) e lo costringe a una rigorosa stabilità costruttiva.

Sempre nell'ambito dei rapporti con il Cantiere essi sono stati intensificati e resi assai profittevoli sotto tutti i punti di vista. La produzione è stata sottoposta a regolari visite ispettive da parte di questa Segreteria nazionale e vi sono stati interventi migliorativi (per esempio il tangone che veniva costruito 2250mm ft e non dal fronte albero). Con il Cantiere sono stati risolti problemi delicati e difficili — barche Orza minore completamente diverse dal Meteor monotipo — e adesso vi è un comune terreno di convergenza che è auspicabile si sviluppi ulteriormente a beneficio della stessa Classe e dello stesso Cantiere.

Sotto il profilo della Comunicazione, abbiamo ottenuto numerosi spazi sulle riviste specializzate al di fuori del box istituzionale. Si sono occupati di noi, infatti, il “Giornale della Vela”, “Fare Vela”, “Vela news”, “Voglia di Vela”.

Ma, soprattutto, abbiamo realizzato il nuovo sito Internet ufficiale dell'Assometeor che raccoglie dei consensi molto favorevoli, viene consultato con altissima frequenza dai soci, ma anche dai velisti esterni alla classe e si sta imponendo come un luogo di comunicazione privilegiato per la nostra attività e per la nostra vita associativa

(recentemente sono arrivate addirittura proposte di sponsorizzazione: vedremo!). La conferma viene dallo spazio dedicato dal sito a questo Campionato nazionale.

Consentimi di rivolgere un mio personale ringraziamento a Massimo Magrini, ex Capoflotta di Rimini, che strutturò e gestì il vecchio sito e anche — soprattutto — all'attuale gestore del sito, Silvio Gabrielli, che purtroppo è assente per problemi di lavoro, ma che rende “www.assometeor.org” così avvincente e così aggiornato.

Infine, i Soci si sono stabilmente assestati attorno alle centocinquanta unità; ma in essi deve radicarsi maggiormente la consapevolezza del senso di appartenenza all'Associazione di Classe e un atteggiamento meno “diportistico” e agonisticamente più serio e rigoroso nei confronti dell'attività agonistica (dall'osservanza del Regolamento, sino alla partecipazione alle singole regate).

Proprio nello spazio che il nostro sito Internet ha dedicato a questo Campionato nazionale trova conferma questa mia considerazione conclusiva. Se andate a vedere le preiscrizioni trovate l'Armatore confuso con il Timoniere, alcune barche sono del tutto sprovviste dell'indicazione del numero velico e altre lo hanno indicato in modo errato, alcune riportano il circolo dell'Armatore, ma altre quello del timoniere...

Questo pressapochismo e questa approssimazione non vanno proprio bene: se siamo la prima Classe monotipo a bulbo in Italia dobbiamo dimostrare di meritarcelo. Dobbiamo essere più seri e rigorosi, dobbiamo frequentare le località, le regate (trofeo Accademia) e i circoli più accreditati, soprattutto per il nostro Campionato nazionale (Trieste 2002 e Napoli 2003), quelli che ci forniscono le maggiori garanzie proprio perché siamo la prima Classe monotipo in Italia. Una qualifica che dobbiamo meritarci sul campo!
Grazie.