



AUTOMOTOCUB STORICO
ITALIANO

Commissione Macchine Agricole e Industriali

VADEMECUM RILASCIO CERTIFICATO di IDENTITA' e MANIFESTAZIONI a CALENDARIO ASI

Commissione Macchine Agricole e Industriali: costituita da Presidente, Vice Presidente, Comitato di Presidenza, Commissari Tecnici ed Esperti di Marca

Scopo o missione: rilascio Certificati con iscrizione nei Registri, ovvero, rilascio di certificato di identità (omologazione), rilascio di Carta ASI di storicità e presenziare Manifestazioni storiche iscritte a calendario ASI.

Procedura: la domanda di iscrizione ai registri ASI redatta sui modelli predisposti dalla CTN corredata di tutte le informazioni e quanto richiesto compresa la documentazione fotografica e la campionatura dei materiali, dovrà essere consegnata dal socio richiedente al responsabile tecnico del Club federato. Il commissario tecnico del Club visionerà il veicolo, controllerà tutte le corrispondenze e se reputerà lo stesso meritevole di certificazione, redigerà una relazione tecnica firmata. La pratica verrà spedita almeno 30 giorni prima della data della seduta di omologazione. Una volta che le pratiche arrivano in segreteria ASI, vengono protocollate e viene fatto il controllo sulla completezza di tutti i documenti richiesti e delle foto, poi successivamente spedite al Presidente di Commissione.

1) NORME GENERALI

1.1. Il presente documento descrive le linee guida per la corretta applicazione del Codice Tecnico FIVA – nella versione corrente a esclusivo utilizzo da parte dei componenti della Commissione Tecnica Nazionale Macchine Agricole e Industriali.

1.2. TUTTI i membri della Commissione Tecnica Nazionale e i suoi rappresentanti sul territorio, conformeranno la loro condotta al dovere di rispettare i principi di correttezza, imparzialità, gentilezza, riservatezza e trasparenza conformemente alle loro funzioni nonché quelli di diligenza e leale collaborazione con l'Automotoclub Storico Italiano, le sue commissioni, sottocommissioni e Gruppi di Lavoro, di cui fanno parte con rapporto fiduciario.

1.3. Organizzazione sedute di omologazione: le sedute di omologazione vengono richieste dai singoli club presso la segreteria ASI possibilmente in concomitanza con le manifestazioni del club, in modo da poter radunare i mezzi in un unico luogo. Il Presidente di commissione, dopo aver ricevuto le pratiche, ne verifica la completezza e l'esattezza; individua e nomina i commissari designati a svolgere la seduta stessa in numero adeguato in base alla quantità dei mezzi e comunque non meno di 2, in primo luogo, in base alla loro esperienza, capacità e competenza sulla tipologia di veicoli che dovranno essere verificati, in secondo luogo, dalla maggiore vicinanza della loro sede dal luogo della verifica in base alla delibera del consiglio federale che impone l'utilizzo di Commissari



AUTOMOTOCLUB STORICO
ITALIANO

Commissione Macchine Agricole e Industriali

che distino non più di 300 km, in terzo luogo, dal conflitto di interesse del Commissario con il club di appartenenza (cioè un Commissario Nazionale non potrà essere convocato alla seduta di omologazione del proprio club). La seduta potrà effettuarsi con la presenza garantita di almeno 6/8 veicoli. Per le particolari caratteristiche dei mezzi trattati, il posizionamento geografico degli stessi rispetto alla maggior parte dei Commissari, nonché le difficoltà di movimentazione degli stessi, il Presidente della Commissione Macchine Agricole e Industriali, di volta in volta, può autorizzare la verifica di un numero di mezzi inferiore a quello previsto e il superamento della soglia chilometrica per il rimborso dei Commissari designati.

1.4. Comportamento dei Commissari Tecnici Nazionali durante la seduta di omologazione: i soli Commissari Nazionali designati debbono svolgere le operazioni di verifica in un'apposita area, possibilmente separata da spazi eventualmente occupati da altri veicoli non oggetto di controllo per il rilascio del certificato; durante le verifiche dei mezzi devono essere presenti oltre ai Commissari Nazionali, solo il proprietario del veicolo e il Commissario tecnico di club, oppure il Presidente del club dove il socio è iscritto. I Commissari ASI designati, sono autorizzati a verificare i mezzi per il solo rilascio del certificato di identità, pertanto si dovranno astenere dal rilasciare qualsiasi altra certificazione di ogni genere, soprattutto riguardanti ambiti non ricompresi nelle normali attività certificative ASI.

1.5. I veicoli, così come previsto dai punti 2.2.2 e 2.3.2 del Regolamento Tecnico Generale, dovranno essere esaminati da almeno due Commissari Tecnici Nazionali congiuntamente. Qualora le loro competenze di marca e/o modello non coprissero sufficientemente tutti i veicoli presenti, potranno essere coinvolti anche esperti di marca e/o modello, in grado di completare le conoscenze necessarie per ciascun veicolo, anche a mezzo telefono o mail se non presenti alla seduta.

1.6. I Commissari Tecnici Nazionali non potranno procedere all'esame di veicoli sulla cui domanda di Certificato d'Identità non sia apposto il timbro e il numero di protocollo della segreteria ASI.

1.7. Il Presidente della CTNMA&I potrà affiancare ad un Commissario Nazionale anche un Commissario in prova. Questi, durante le operazioni di verifica, ne valuterà il comportamento e la preparazione, per poi riferire al Presidente della CTNMA&I. La conferma dei Commissari Tecnici in prova dovrà essere approvata dal Consiglio Federale su proposta del Presidente CTNMA&I.

1.8. I veicoli alla sessione di verifica devono essere presentati nel rispetto del decoro e attenzioni che meritano, puliti, privi di attrezzature montate non pertinenti alla certificazione.



AUTOMOTOCUB STORICO
ITALIANO

Commissione Macchine Agricole e Industriali

1.9. I Commissari esaminatori annoteranno, sulla parte della domanda all'uopo riservata, le osservazioni e decisioni utili alla classificazione, che indicheranno come proposta e classificazione secondo le definizioni e i gruppi previsti dal Codice Tecnico Internazionale FIVA. Nella descrizione si dovrà riassumere in maniera concisa e con termini tecnici adeguati e corretti:

- a) Le eventuali difformità dallo stato d'origine.
- b) Notizie sulla carrozzeria (conservata, restaurata, ecc.).
- c) Notizie sulla tappezzeria (conservata, rifatta, foggia, colore, ecc.).
- d) Notizie sul motore e sulla meccanica (primo impianto, non primo impianto, ma corretto per il modello, ecc.).
- e) Eventuali modifiche d'epoca o storicizzate, adeguamento dell'impianto elettrico alla circolazione stradale.

Qualora i Commissari ritenessero il veicolo storicamente corretto, ma con presenti difformità eliminabili rapidamente e qualora l'eliminazione di tali difformità potesse essere verificato anche solo mediante l'acquisizione di fotografie, dovranno completare l'esame come se le difformità fossero state già eliminate, predisponendo una nota descrittiva delle correzioni da effettuare recante la data limite per l'effettuazione (fino ad un massimo di 1 anno).

1.10. In caso di esito negativo della verifica di un veicolo (veicolo Non certificabile/Non inseribile in nessuna delle classificazioni previste dal Codice FIVA) i Commissari esaminatori dovranno comunque annotare sulla relativa domanda il loro nome e cognome, il luogo e la data della visita, nonché l'elenco dettagliato di TUTTE le difformità riscontrate, che hanno determinato il risultato dell'esame. In questo caso NON deve essere compilata nessun modulo di sospensione e NON deve essere consegnata alcuna comunicazione scritta al Socio in sessione. L'elenco dettagliato, che verrà inviato al socio ed al club, tramite lettera inviata direttamente dalla Segreteria ASI, deve contenere tutte le informazioni relative alle difformità rilevate, salvo eventuali errori od omissioni riscontrabili nella visita successiva. Qualora il socio effettui le modifiche richieste alla vettura, potrà ripresentarla senza oneri aggiuntivi, entro 2 anni dalla data della prima verifica, ad altra sessione. Sarà posta cura da parte del Presidente della CTNMA&I di far riesaminare, se possibile, la vettura ai medesimi CT che l'avevano visionata in precedenza.

Se gli elementi ostativi alla certificazione erano gli elementi identificativi stessi del veicolo, quali numero di telaio o altre caratteristiche essenziali alla identificazione corretta del veicolo, la certificazione dovrà essere definitivamente archiviata.

Nel caso del riesame del veicolo a suo tempo dichiarato Non Certificabile, i commissari dovranno verificare che siano state eliminate le difformità riscontrate nella precedente verifica e comunicate al Socio e qualora venissero riscontrate ulteriori difformità non rilevate nella precedente verifica e pertanto non comunicate al Socio, tali difformità dovranno essere riportate in dettaglio sulle note del CI. Se le difformità riscontrate non consentono la certificazione del veicolo, il socio dovrà eliminarle e ripresentare il veicolo a una nuova sessione di verifica.

1.11. La decisione finale sulla datazione, identificazione, classificazione, iscrizione o meno del veicolo nell'apposito Registro e rilascio del Certificato d'Identità, a seguito della proposta dei



AUTOMOTOCLUB STORICO
ITALIANO

Commissione Macchine Agricole e Industriali

Commissari Nazionali esaminatori, spetta esclusivamente al Presidente della CTNMA&I. Nel caso il Presidente decida di variare la classificazione proposta dai commissari esaminatori all'atto della verifica, è necessario che si preveda un chiarimento/confronto con i commissari che hanno stilato la relazione.

1.12. Dopo la seduta di omologazione tutte le pratiche relative alla seduta effettuata, sia quelle con esito positivo che negativo o eventualmente sospese, devono essere inviate al Presidente di Commissione per la ratifica finale della classificazione e del gruppo e la spedizione in segreteria ASI per la definitiva evasione.

1.13 Rimborsi spesa Commissari: i rimborsi spesa spettano ai soli Commissari incaricati, secondo quanto concordato con l'ufficio contabilità dell'ASI. E' opportuno siano inviate alla segreteria ASI complete e redatte sullo stampato apposito con relative ricevute allegate, copia della convocazione del Presidente, ed eventuali autorizzazioni particolari; si raccomanda, inoltre, di chiedere un unico rimborso chilometrico se si parte con la stessa auto, e di non superare i limiti massimi di spesa a persona per i pasti e per la camera.

2) MANIFESTAZIONI A CALENDARIO ASI

2.1. Sempre più club stanno organizzando manifestazioni a calendario nazionale ASI. Questo prevede la presenza di un Commissario Nazionale che verrà nominato di volta in volta dal Presidente con le stesse modalità che si usano per le sedute di omologazione. Se si verifica che la manifestazione nello stesso giorno è anche sede di omologazione, uno dei Commissario avrà la doppia nomina, Commissario sia Tecnico che Manifestazioni.

Il Club organizzatore deve inviare il Regolamento della manifestazione in ASI almeno trenta giorni prima della data in cui si svolgerà la stessa.

2.2. Il Commissario designato dovrà recarsi nel luogo dove si svolge la manifestazione a orario stabilito, incontrerà il responsabile della manifestazione che lo accompagnerà durante lo svolgimento, dove verificherà la presenza o meno di mezzi certificati, il rispetto delle norme minime di sicurezza e opera di incentivazione alla certificazione dei mezzi meritevoli. Alla fine della stessa il responsabile dovrà fornire al Commissario **il regolamento della manifestazione debitamente compilato e firmato, copia della polizza di assicurazione, elenco dei mezzi esposti evidenziando quelli certificati, e un volantino dell'evento, se presente.**

2.3. Dopo la manifestazione: il Commissario tornato in sede dovrà redigere una relazione esaustiva dell'evento, che allegato ai documenti ricevuti, dovrà spedire al Presidente di Commissione; il rimborso spese ha le stesse modalità delle sedute di omologazione.



AUTOMOTOCUB STORICO
ITALIANO

Commissione Macchine Agricole e Industriali

3) CERTIFICATO DI IDENTITA' (Omologazione)

NORME PRELIMINARI

3.1. I Commissari Nazionali, prima di procedere all'esame fisico del veicolo, dovranno esaminare preventivamente la domanda di omologazione, verificarne la completezza in ogni punto, inclusa la presenza di una copia della Carta di circolazione, se disponibile (possono essere certificati anche veicoli non immatricolati purché abbiano un numero di telaio attendibile) e che il veicolo in esame abbia compiuto almeno **TRENTA** anni dalla data di fabbricazione. In particolare, dovranno accertare la correttezza della trascrizione dei seguenti dati sulla domanda:

- a) Denominazione commerciale della Casa Costruttrice.
- b) Denominazione del tipo o modello.
- c) Anno di costruzione dell'esemplare in esame.
- d) La presenza e la qualità delle fotografie previste nelle domande.
- e) Campioni e codici dei colori della verniciatura e la presenza di tutti i campioni richiesti.
- f) Autocertificazione sulla proprietà e sull'uso non professionale del mezzo.

Qualora si rilevi l'assenza o la insufficiente qualità di alcuni dati/campioni/fotografie, inviteranno il socio o il C.T. di Club a procedere alla integrazione dei dati o documenti mancanti o alla rettifica di quelli errati, durante la sessione. Qualora si trattasse di mancanza di dati essenziali e non reperibili in loco, potranno procedere consegnando al socio un modulo di sospensione con l'elenco dei campioni/foto mancanti oppure chiedere di ripresentare il veicolo a una seduta successiva.

Le foto pre-restauro e in fase di restauro sono requisiti auspicabili per la certificazione dei veicoli restaurati. Le foto devono sempre essere allegate alla pratica, la loro mancanza, in casi particolarmente complessi, potrà essere motivo, a discrezione insindacabile della CTNMA&I, di sospensione della certificazione, con richiesta di integrazioni.

3.2. Gli esaminatori dovranno annotare sulla domanda le eventuali difformità presenti che non ne impediscano la classificazione e la proposta di classificazione del Tipo e Gruppo solo dopo avere completato l'esame dell'intero veicolo.

3.3. Qualora il CT di Club che ha esaminato il veicolo in tale funzione fosse anche Commissario Tecnico/Esperto di marca Nazionale ASI, non potrà esaminare lo stesso veicolo in sede di omologazione CTNMA&I nella quale è presente il veicolo e nemmeno in sede di riunione di Coordinamento della Commissione Tecnica Nazionale. Analogamente un CT Nazionale/Esperto di marca che abbia seguito in qualche modo il restauro della vettura, non potrà esaminarlo in sede di verifica della CTNA&I. Un Commissario della CT non dovrà mai esaminare un veicolo appartenente ad un socio del suo club o un veicolo a lui appartenuto.

3.4. Alla fine della verifica, se il veicolo sottoposto all'esame viene certificato, la Segreteria ASI, dopo l'arrivo della documentazione relativa all'esame, provvederà a rilasciare un Certificato d'identità



AUTOMOTOCLUB STORICO
ITALIANO

Commissione Macchine Agricole e Industriali

riportante la classificazione di tipo e gruppo e tutte le note apposte dalla Commissione CTNMA&I. La Segreteria provvederà a far incidere una targa, in metallo dorato, riportante i dati identificativi del mezzo, per le classificazioni **A** e **B**, mentre nessuna targa è invece rilasciata con classificazione di tipo **C**, **D** ed **E**.

4) ESAME DEL VEICOLO IN GENERALE

4.1. Modifiche effettuate dalla casa madre durante l'evoluzione del veicolo

I veicoli che durante il periodo d'uso abbiano subito, rispetto al modello base, un'evoluzione da parte della casa madre (evoluzioni successive per uso destinato al lavoro svolto) dovranno essere certificati con le caratteristiche tecniche del veicolo così modificato e non con quelle del modello base di serie. La certificazione conseguente sarà di Tipo B con doppia datazione. Il proprietario dovrà, quindi, indicare i dati tecnici del veicolo al momento della richiesta e non quelli indicati nella scheda originaria di omologazione del veicolo.

4.2. Modifiche effettuate durante il periodo d'uso, ma non dalla casa madre (Tipo B) e documentate

I veicoli, per i quali venga documentato che, durante il periodo d'uso, abbiano subito, rispetto al modello base, delle modifiche che ne hanno variato le caratteristiche tecniche, dovranno essere certificati, quali Tipo B con doppia datazione e con le caratteristiche tecniche del veicolo così modificato e non con quelle del modello originale di serie. Il proprietario dovrà quindi compilare il documento indicando i dati tecnici del veicolo al momento della richiesta e non quelli indicati nella scheda originaria di omologazione del veicolo.

4.3. Modifiche effettuate dopo il periodo d'uso anche se uguali o simili a quelle comunemente adottate in quel periodo

Un veicolo che abbia subito, fuori dal periodo d'uso, ma con datazione certa (superiore ai 30 anni), modifiche uguali a quelle che, in periodo d'uso, venivano adottate dalla casa costruttrice o dai preparatori dell'epoca, potrà essere certificata quale **Tipo "D"**. Nel certificato sarà apposta la seguente nota "...il veicolo ha subito, fuori periodo d'uso, la modifica ..".

4.4. Modifiche effettuate dopo il periodo d'uso, non databili e NON uguali o simili a quelle storicamente adottate in quel periodo.

Se non esiste la datazione certa o è inferiore ai 30 anni o se sono state utilizzate tecnologie non disponibili nel periodo, la certificazione dovrà essere **Tipo E**, basta che non sia stato modificato il telaio/pianale e che non ci siano più dei seguenti due componenti cambiati dalle specifiche d'origine (Motore – Trasmissione – Ruote – Eventuali Sospensioni – Sistema di sterzo). Le modifiche potranno essere state effettuate anche in tempi recenti.

4.5. Presenza di materiale di consumo non conforme all'originale



AUTOMOTOCCLUB STORICO
ITALIANO

Commissione Macchine Agricole e Industriali

I veicoli che presentano materiali di consumo diversi dagli originali, sostituiti per motivi di sicurezza (tubi benzina, cavi candele, fascette, guarnizioni, etc.) possono essere certificati senza variazioni di classifica. La presenza di tali materiali dovrà essere indicata sul C.I. con la seguente nota: " ... *il veicolo presenta le seguenti parti: di tipo moderno, accettati dal punto di vista storico per motivi di sicurezza del mezzo*".

5) ESAME DELLA CARROZZERIA

5.1. Esame della verniciatura del veicolo

Il veicolo, se restaurato, deve rispettare quanto più possibile l'aspetto estetico originario. Per motivi ecologici, alcuni procedimenti di verniciatura non possono più essere utilizzati: in questo caso, se il tipo di verniciatura riscontrato è di tipo moderno, o la lucidità eccessiva per l'epoca di costruzione, il veicolo potrà essere certificato, con una nota che segnali il procedimento moderno di verniciatura. E' comunque essenziale che l'aspetto finale sia comunque il più possibile vicino alle specifiche d'origine. Il colore del veicolo deve sempre essere presente nella gamma dei colori previsti per il modello e per l'anno in oggetto.

Se il veicolo è conservato, deve mantenere tracce di verniciatura presente anche se lisa dal tempo, se il veicolo viene sverniciato totalmente e non riverniciato, ma protetto dalla corrosione con prodotti idonei opachi e non lucidi, verrà annotato sul certificato.

5.2 Decalcomanie

Le decalcomanie identificative del mezzo e del marchio, per i veicoli restaurati: le suddette dovranno avere caratteristiche il più possibile vicine all'originale. Se non presenti o diverse, verrà annotato sul CI.

6) ESAME DELLA TAPPEZZERIA

6.1. Veicolo restaurato con selleria di foggia conforme e materiale simile all'originale

In caso di indisponibilità del materiale originale, il socio potrà ricorrere ad un materiale diverso (es. più elastico, con trama diversa) a condizione che dal punto di vista estetico, a vista, esso si presenti ed appaia molto simile all'originale.

7) ESAME DEL MOTORE.

7.1. Veicolo con monoblocco motore non punzonato, ma chiaramente riconoscibile come ricambio fornito dal costruttore

Il veicolo con il blocco cilindri che non presenti la sigla alfa numerica di identificazione punzonata del tipo motore, ma dove sia evidente che non ci sia stata manomissione e abrasione meccanica, potrà essere identificato a vista. Se a vista il monoblocco montato è identico a quello di primo impianto e se tutta la componentistica prevista per il motore originario, quali testate, collettori di



AUTOMOTOCLUB STORICO
ITALIANO

Commissione Macchine Agricole e Industriali

aspirazione e scarico, carburatori o iniezione, impianto di accensione, impianto di raffreddamento ecc., è montata sul nuovo monoblocco, il veicolo potrà essere certificato come tipo A.

7.2. Il veicolo con l'alterazione/mancanza/non corrispondenza, sul monoblocco non del tipo, ma del numero progressivo potrà essere certificato come tipo A.

7.3 Veicolo con presenza di un tipo carburatore o impianto di iniezione non previsto all'origine

Se la modifica del carburatore o iniezione non è databile, ma corrisponde a questi parametri: a) una modifica comune all'epoca, b) se il carburatore o pompa è coevo, c) se è dello stesso modello, si può certificare il veicolo, accettando la modifica ed annotandola soltanto sulle note del CI.

8) Veicolo con modifica dell'impianto elettrico

La trasformazione dell'impianto elettrico effettuata per motivi di migliore gestione della corrente, (alternatore – dinamo) deve essere annotata sul CI.

9) ESAME DEL TELAIO

9.1. Veicolo con punzonatura telaio non corretta

Il veicolo che, a vista, presenti anomalie nella punzonatura del numero del telaio o nella sua posizione, NON potrà essere certificato, anche se le caratteristiche presenti lo consentono, segnalando la motivazione sul certificato *"Il veicolo presenta la punzonatura del numero di telaio realizzata con standard difforni da quelli noti a questa Commissione"*.

9.2. La mancanza della targhetta identificativa non impedisce, di fatto, la possibilità di certificare, se non ci sono altri impedimenti, se il veicolo è identificabile con certezza mediante altri elementi.

9.3. Il veicolo con la trasformazione dei freni, del sollevatore, delle prese idrauliche, idroguida o servosterzo, potrà essere certificato se la modifica è stata effettuata in periodo d'uso e da almeno 30 anni con nota sul CI.

10) ESAME CERCHIO RUOTE E PNEUMATICI

10.1. Il veicolo con pneumatici di misura diversa da quella indicata dal costruttore

Se i pneumatici sono equivalenti, secondo le tabelle di conversione CUNA, il veicolo potrà essere certificato con annotazione sul CI.

10.2. Il veicolo con pneumatici di misura diversa da quella indicata dal costruttore e non equiparabili attraverso le norme di conversione CUNA, ma annotati sulla Carta di circolazione, potrà essere certificato con la nota sul Certificato.



AUTOMOTOCUB STORICO
ITALIANO

Commissione Macchine Agricole e Industriali

10.3. Il veicolo che, a motivo della loro difficile reperibilità o della indisponibilità alla data della domanda, monti pneumatici difformi dalla misura originale, potrà essere certificato, con pneumatici di misura diversa, solo se presenti le seguenti condizioni: a) che la irreperibilità sia nota agli esperti della CTNMA&I; b) che la difformità non riguardi il diametro del cerchio; c) che lo scarto non sia superiore ad una misura. Nelle ricorrenza di tali condizioni il veicolo potrà essere certificato con la nota sul certificato.

10.4. Cerchi ruota

Sono certificabili veicoli con cerchi di misura compatibile alla scheda tecnica del veicolo.

11) ESAME FANALERIA

11.1. Veicolo con fanaleria non conforme all'originale, ma modificata per adeguamento al Codice della Strada

Nel caso di un veicolo che monti fanaleria di tipo non conforme all'originale, ma montata nel corso degli anni per adeguarlo alle disposizioni del Codice della Strada, potrà essere certificato come A, con annotazione sul CI, a meno che non vi ostino altri motivi.

11.2. Tuttavia qualora venisse provato, con foto e documentazione, che si tratta di un restauro eseguito da oltre trenta anni, il veicolo potrà essere certificato con la seguente nota sul certificato: *"Il veicolo, restaurato in tempi non recenti, adotta fanaleria non conforme all'originale, ma storicamente accettabile"*.

12) ESAME ACCESSORI.

12.1 Accessori previsti nella lista del costruttore

Se sul veicolo viene rilevata la presenza di accessori previsti (sollevatore, puleggia, barra falciante, attrezzi originali del mezzo venduti dal costruttore), il veicolo potrà essere certificato elencandone la presenza sul CI.

13) STRUMENTAZIONE – VOLANTE – SEDILE

13.1. Gli stessi se sostituiti devono essere il più possibile vicino all'originale, altrimenti verranno annotati sul CI.

18/10/2020