



TRIBUNALE ORDINARIO DI VELLETRI

SEZIONE ESECUZIONI IMMOBILIARI

ESECUZIONE MOBILIARE R.G.E. 1234/2014

MOTOPESCHERECCIO: GIULIAILENIA

ISCRIZIONE: RR. NN. MM. GG. di Anzio

SIGLA E NUMERO: 1 ROMA 2462

CATEGORIA D PESCA: III[^] - Pesca Costiera Ravvicinata
entro 40 miglia dalla costa

ISTANTE: UNICREDIT BANCA DI ROMA S.p.A.
Studio Legale Abrignani - Avv. Pierluigi Pozzi

INTERVENIENTE: MARCHIORI BARBARA
Studio Legale Carpentieri - Avv. Dina
Carpentieri

GIUDICE: Dott.ssa Carla POLI

C.T.U. Com.te Guido MATTEINI

**INDICE**

CAPO 1	DELL'INCARICO	Pag. 03
CAPO 2	DELLE OPERAZIONI PERITALI	Pag. 08
Cap. 2.01	Primo sopralluogo	Pag. 08
Cap. 2.02	Secondo sopralluogo	Pag. 08
Cap. 2.03	Rilevazioni fotografiche	Pag.
Cap. 2.04	Documenti acquisiti	
CAPO 3	DELLE VALUTAZIONI	
Cap. 3.01	Considerazioni sugli esiti dei sopralluoghi	
Cap. 3.02	Definizione dei valori attribuibili	
Cap. 3.03	Delle pertinenze separabili	
CAPO 4	DELLE CONCLUSIONI	
CAPO 5	DICHIARAZIONE DI RESPONSABILITA' DEL PERITO	

**01. DELL'INCARICO**

- 01.01. Il Tribunale di Velletri, Sezione Esecuzioni Mobiliari, G.E. Poli Dottoressa Carla, nell'udienza in data 27 ottobre 2014, ha nominato il sottoscritto C.T.U. per la stima del motopeschereccio denominato GIULIAILENIA, iscritto nei Registri delle Navi Minori e Galleggianti dell'Ufficio Circondariale Marittimo di Anzio con sigla e numero 1 ROMA 2462, di proprietà della Signora MARCHIORI Barbara titolare della omonima ditta individuale iscritta alla C.C.I.A.A. di Roma come impresa di pesca, già oggetto di finanziamento per l'importo complessivo di Euro 150.000,00 (**centocinquantamila,00**) concesso dalla UNICREDIT BANCA DI ROMA S.p.A. per cui quest'ultima, a seguito delle morosità reiterate da parte dell'impresa, ha dato corso al provvedimento giudiziale di che trattasi.
- 01.02. A fronte della suddetta nomina, al fine di procedere alle formalità di rito, l'Ecc.mo Signor Giudice fissava inizialmente udienza al 9 gennaio 2015, che però, a causa di un disguido di comunicazione (*sic! la Cancelleria non aveva trasmesso i relativi avvisi*), veniva rimandata alla data del 4 marzo 2015; in seno a quest'ultima udienza, però, si riscontrava indisponibilità del fascicolo di causa per cui la stessa veniva ulteriormente rimandata dall'Ecc.mo Signor Giudice alla data del 15 aprile 2015.
- 01.03. All'udienza del 15 aprile 2015 il sottoscritto accettava formalmente l'incarico con relativo giuramento e in tal senso, nelle more delle valutazioni richieste, l'Ecc.mo Signor Giudice assegnava al C.T.U. i seguenti quesiti:

“Dica lo Stimatore:

- ⇒ quale sia il valore dell'unità nelle condizioni in cui si presenta;***
- ⇒ quale sia il valore delle pertinenze e delle attrezzature annesse nelle condizioni in cui si presentano;***
- ⇒ accerti l'esistenza, o meno, del rilascio del Ruolino Equipaggio e del personale marittimo eventualmente imbarcato a fini dei privilegi esistenti.***

Proceda quindi lo Stimatore al tentativo di conciliazione fra le Parti”.



- 01.04. Nella stessa udienza, l'Ecc.mo Signor Giudice concedeva il termine di 90 (novanta) giorni, a far data dall'inizio delle operazioni peritali, per il deposito dell'elaborato peritale, assegnando l'onere delle spese peritali all'Interveniente, per cui disponeva l'anticipo di Euro 1.000,00 (**mille/00**), oltre oneri previdenziali e I.V.A. per complessivi Euro 1.268,80 (**milleduecentosessantotto/80**), da versare al C.T.U. entro la data d'inizio delle operazioni peritali che lo stesso C.T.U. avrebbe comunicato di lì a breve alle Parti.
- 01.05. A tale riguardo il Legale di Parte Interveniente rappresentava al sottoscritto la momentanea indisponibilità della sua assistita a poter partecipare alle operazioni peritali per motivi di salute, in quanto reduce da una degenza ospedaliera e al momento in convalescenza, per cui chiedeva di poter dare corso alle suddette attività non prima di due settimane.
- 01.06. Tale istanza veniva accolta dal C.T.U. per cui, a seguito dei successivi contatti preliminari intercorsi vie brevi, soltanto in data 5 maggio 2015, con apposito telescritto (*sic! inviato a tutti in copia per conoscenza*), si sollecitava formalmente la Parte Interveniente a fornire le informazioni richieste in merito alla disponibilità operativa dell'unità affinché si potesse dare corso alle operazioni peritali mediante apposito sopralluogo e, allo scopo di non interferire sulle eventuali attività di pesca programmate, si chiedeva di riferire con la massima sollecitudine quando l'unità potesse essere ispezionata in porto ad Anzio, indicando come punto di ormeggio il Molo Innocenziano all'altezza del civico dell'Agenzia Marittima Vecchiarelli, in posizione affiancata alla banchina con idonei e sicuri mezzi di salita a bordo; quanto sopra, con la raccomandazione che il suddetto sopralluogo dovesse essere condotto in ore diurne, alla presenza del comandante dell'unità o di persona delegata dall'armatore, pratica del mezzo; nella stessa occasione, poi, si comunicavano le coordinate bancarie presso cui provvedere al bonifico dell'anticipo prescritto.
- 01.07. In data 6 maggio 2015 il Legale di Parte Interveniente corrispondeva al suddetto telescritto informando dell'esistenza di trattative in corso fra la propria assistita e la UNICREDIT BANCA DI ROMA S.p.A. per la definizione di un piano di rientro del debito in ordine al quale si sarebbe formalizzato a breve l'accordo definitivo, per cui, anche a seguito dei colloqui avuti con l'Avv. Pierluigi Pozzi dello Studio Abrignani (n.d.t. Legale di Parte Istante), sarebbe parso più opportuno rinviare ulteriormente l'inizio delle operazioni peritali.



- 01.08. In data 7 maggio 2015 il sottoscritto comunicava formalmente alle Parti di aver preso atto delle azioni in itinere e che al riguardo rimaneva in attesa di conoscere gli esiti dell'accordo de-qua.
- 01.09. In data 19 maggio 2015, stante la situazione d'inerzia venutasi a verificare, nonché considerato che il protrarsi del tempo, prima per la disponibilità concessa e poi per l'attesa inattiva, ormai stava seriamente compromettendo i termini e le modalità di quanto ordinato dall'Ecc.mo Signor Giudice, il sottoscritto disponeva comunque di procedere alle operazioni peritali il giorno 28 maggio 2015, alle ore 11:00, in porto ad Anzio, nelle modalità indicate con il proprio precedente telescritto in data 5 maggio 2015, specificando:
- in primis, che il suddetto sopralluogo sarebbe avvenuto comunque, salvo ricevimento entro le 24 ore precedenti, di copia dell'avvenuto deposito in Cancelleria della rinuncia al giudizio;
 - in secundis, che nella stessa circostanza la Parte Interveniente avrebbe dovuto consegnare al sottoscritto copia dell'attestazione dell'avvenuto versamento dell'acconto prescritto secondo i termini ordinati nel verbale di udienza del 15 aprile 2015, attese le istruzioni di pagamento indicate nella propria richiamata e-mail del 5 maggio 2015.
- 01.10. In data 27 maggio 2015 il Legale di Parte Interveniente informava il sottoscritto che la UNICREDIT BANCA DI ROMA S.p.A. aveva accolto la proposta transattiva della Signora MARCHIORI Barbara e che in tal senso, con il primo versamento e previo accordi con il Legale del Creditore Procedente, sarebbe stata presentata un'istanza congiunta per la richiesta di sospensione della procedura ex art. 624 bis c.p.c.; con l'occasione, il suddetto Legale chiedeva al sottoscritto di inviare una nota delle spese fino ad allora sostenute.
- 01.11. In pari data il sottoscritto corrispondeva al sunnominato Legale, e a tutti gli altri per conoscenza, specificando che la citata adesione non risultava ancora formalizzata, ma ancora subordinata al pagamento della prima rata del piano di rientro definito, e che solo a seguito del suddetto pagamento si sarebbe potuto presentare l'istanza congiunta per la richiesta di sospensione della procedura in corso che, evidentemente, ancorché sospesa, rimaneva comunque valida unitamente all'incarico; fatto salvo l'eventuale deposito in Cancelleria della rinuncia al giudizio. Pertanto, nonostante le suddette attività di mediazione avessero inciso significativamente sui tempi assegnati dall'Ecc.mo Signor Giudice per lo svolgimento dell'incarico, in considerazione di quanto rappresentato il sottoscritto concedeva



straordinariamente un ulteriore rinvio dell'inizio delle operazioni peritali alla data del 15 giugno 2015, ore 11:00, con le stesse modalità indicate nel proprio precedente telescritto del giorno 19 u.s., affinché vi fosse il tempo necessario per produrre copia della ricevuta di deposito in Cancelleria della suddetta istanza. Inoltre, sempre a titolo di puntualizzazione, con specifico riferimento alla nota delle spese richiesta, il sottoscritto specificava altresì che, stante la vigenza dell'incarico e le attività a seguire fino al completamento del saldo del piano di rientro definito, l'anticipo stabilito dall'Ecc.mo Signor Giudice doveva essere comunque corrisposto per intero.

- 01.12. Quindi, in data 15.06.2015, non avendo ricevuto dalle Parti alcuna comunicazione circa l'avvenuto deposito in Cancelleria della suddetta istanza di sospensione, il sottoscritto si é recato in porto ad Anzio per procedere al sopralluogo del motopeschereccio secondo le prescritte modalità, ma senza riscontrare la presenza dell'unità all'ormeggio, tanto meno l'intervento delle Parti; per cui, dopo aver atteso inutilmente dalle ore 11:00 alle ore 12:30, chiudeva le operazioni peritali redigendo apposito verbale che veniva poi inviato agli atti in Cancelleria e alle Parti.
- 01.13. In data 22 luglio 2015, a seguito della programmata udienza presso il Tribunale di Velletri, il sottoscritto, in ordine alle disposizioni impartite dall'Ecc.mo Signor Giudice, stante la suddetta situazione venutasi a verificare, si recava presso l'Ufficio Circondariale Marittimo di Anzio per procedere ad apposito accesso allo scopo di acquisire precise informazioni scritte sulla effettiva presenza in porto dell'unità, della sua posizione di ormeggio, nonché del suo stato di armamento e delle eventuali dichiarazioni di arrivo e partenza rese al suddetto Ufficio Marittimo; e di tale accesso si provvedeva a formalizzarne verbale.
- 01.14. In data 23 luglio 2015, a mezzo di posta elettronica certificata, perveniva al sottoscritto la risposta del suddetto Ufficio Marittimo concernente le informazioni sulla posizione dell'unità, confermata in porto ad Anzio, alata a terra presso il cantiere C.N.A. s.r.l. sito in via Riviera Zanardelli n. 2, nonché dichiarata armata ed equipaggiata con due persone di equipaggio (Comandante + Marinaio). *Altresì, "dagli atti d'ufficio della Sezione Armamento/Spedizioni risulta che, ad oggi (n.d.t. 23 luglio 2015, data del foglio di risposta dell'Ufficio Circondariale Marittimo di Anzio), l'unità non abbia presentato dichiarazione di arrivo, risulta in posizione di spedizioni con sola partenza per mare <per pesca> (e non per dirigere verso altro porto) dal 04.07.2014, con la prescrizione della limitazione della navigazione entro 12 miglia dalla*



costa". Inoltre, dagli atti d'ufficio della Sezione Naviglio risulta che, per gli adempimenti di competenza, si è provveduto ad annotare la trascrizione dell'atto di pignoramento nel Registro delle Navi e dei Galleggianti tenuto dallo stesso Ufficio, come da copia ricevuta "ad uso trascrizione".

- 01.15. A fronte delle suddette informazioni, in data 28 luglio 2015 si disponeva la data del sopralluogo presso il suddetto Cantiere per procedere alle operazioni peritali, richiedendo di autorizzare l'accesso nella struttura al sottoscritto e al proprio assistente, nonché la predisposizione di quanto prescritto dalle norme di sicurezza (D.Lgs 272/99, D.Lgs 81/04 e succ.) per consentire lo svolgimento del sopralluogo nelle condizioni di salvaguardia della propria incolumità.
- 01.16. In tal senso, a fronte di formale comunicazione all'Ecc.mo Signor Giudice, quest'ultimo, con proprio provvedimento in data 30 luglio 2015, autorizzava il sottoscritto, accompagnato dal proprio assistente *"a salire a bordo del natante al fine di espletare le operazioni di stima, ovunque lo stesso si trovi"*.
- 01.17. A seguito di ciò, tramite formale comunicazione in data 30 luglio 2015, si informavano le Parti, oltre il Cantiere, l'Autorità Marittima e codesto Tribunale, che in data 4 agosto 2015, alle ore 11:00, si sarebbe dato corso alle operazioni peritali richieste per svolgere l'incarico in parola. Con l'occasione, in pari data, si diffidava la Parte Interveniente a provvedere al pagamento dell'anticipo disposto dall'Ecc.mo Signor Giudice, fino ad allora ancora non corrisposto, presentandosi alle operazioni peritali munita della relativa attestazione di pagamento.
- 01.18. In data 4 agosto 2015, presso il cantiere C.N.A. s.r.l. di Anzio sito in via Riviera Zanardelli n. 2, si è effettuato il sopralluogo a terra del motopeschereccio GIULIAILENIA alla presenza dei soli rappresentanti della Parte Interveniente, di cui: il Legale, Avv. Dina Carpentieri; il Comandante Capo Barca Dante Benedetti e il C.T.P. Prof. Massimo Capecchi, quest'ultimo nominato dalla Parte con deposito in Cancelleria in data 31 luglio 2015 e accettazione del 3 agosto 2015.
- 01.19. In data 5 agosto 2015, a seguito delle operazioni peritali effettuate è stato trasmessa alle Parti e a codesto Tribunale copia del relativo verbale sottoscritto dai presenti intervenuti.



02. DELLE OPERAZIONI PERITALI

02.01 Primo sopralluogo

02.01.01 Il giorno 15 gennaio 2015, alle ore 11:00, il sottoscritto si è presentato in porto ad Anzio, Molo Innocenziano, altezza civici numeri 47/51, prospicienti gli uffici dell'AGENZIA MARITTIMA VECCHIARELLI, per procedere al sopralluogo del motopeschereccio GIULIAILENIA secondo le prescritte modalità, ma senza riscontrarne la presenza all'ormeggio ove convenuto, tanto meno l'intervento delle Parti. In tal senso, dopo aver constatato l'assenza dell'unità anche negli altri punti di ormeggio nell'ambito portuale, nonché dopo aver atteso inutilmente dalle ore 11:00 alle ore 12:30, il sottoscritto chiudeva le operazioni peritali redigendo apposito verbale che veniva poi inviato agli atti in Cancelleria e alle Parti.

02.02 Secondo sopralluogo

02.02.01 Il giorno 4 agosto 2015, presso il cantiere C.N.A. s.r.l. di Anzio sito in via Riviera Zanardelli n. 2, si è effettuato il sopralluogo a bordo del motopeschereccio GIULIAILENIA, riscontrato alato a terra su apposito invaso e puntelli nel piazzale antistante lo scivolo di varo, sprovvista di mezzi o sistemi di copertura per le intemperie, identificato mediante la sigla e il numero di contraddistinzione apposti sullo scafo, oltre che da successive verifiche di rispondenza effettuate, per esempio: dai numeri di matricola degli apparati motore, dai certificati statuali esibiti, ecc.

02.02.02 Contrariamente a quanto preliminarmente il sottoscritto avesse espressamente richiesto alla Direzione del Cantiere, l'unità è risultata sprovvista di idonei, adeguati e sicuri mezzi di salita a bordo, risultando quelli messi a disposizione "non conformi" ai dispositivi di sicurezza previsti per il caso di specie (*sic!* "attività con rischi di caduta dall'alto"); ciò nonostante si è proceduto al sopralluogo.



- 02.02.03 In effetti, per consentire l'accesso in sicurezza a bordo del peschereccio in quota, ossia sollevato da terra di oltre un metro (circa 4,50 metri), **il Cantiere avrebbe dovuto predisporre:**
- a) **idoneo ponteggio**, anche mobile, munito di parapetto e di sistema di salita in sicurezza, c.d. "trabattello" **[ASSENTE]**;
 - b) **mezzi di salita accessori**, tipo scale a pioli in lega leggera, dotata di idonea certificazione (UNI EN 131.7), di adeguata robustezza comprovata (carico max < 150 Kg.) e di altezza minima 3,10 m. e in ogni caso più lunga di 1 m. rispetto alla quota da raggiungere, con piolo a sezione quadrangolare di 24x24 cm. e rivestimento superiore in gomma, corredate di ganci o sistemi alternativi per l'ancoraggio e/o il serraggio della base a terra allo scopo di mantenerla stabile e sicura **[INADEGUATI]** (cfr. foto n. 1, 2, 3 e 4);
 - c) **presenza in accompagnamento del personale del Cantiere durante l'intero svolgimento del sopralluogo** ai fini delle prescritte disposizioni di sicurezza **[ASSENTE]**;
 - d) **consegna al personale esterno del DVR** (n.d.t. "Documento delle Valutazioni di Rischio") **relativo alla struttura cantieristica fissa** per presa visione ai fini delle eventuali interferenze di sicurezza (fra il Cantiere e il personale esterno) con eventuale redazione del DUVRI **[MANCATA ADOZIONE]**.
- 02.02.04 Dall'esame visivo generale dello scafo non sono emerse particolari "non conformità", salvo l'evidenza del naturale progressivo consumo della struttura dovuto all'uso del mezzo (cfr. foto n. 5, 6, 11 e 12).
- 02.02.05 In particolare, la carena risulta essere stata sottoposta a un accurato lavaggio a pressione di tutte le sue superfici appena tirata fuori dall'acqua (cfr. foto n. 7, 8, 11 e 12); anche le murate si presentano conservate a livello più che sufficiente; solo sullo specchio di poppa, in prossimità del giardinetto di dritta (*sic! destra*),



sono state riscontrate delle evidenti e profonde abrasioni sullo strato superiore del gelcoat che testimoniano un contatto da urto (cfr. foto n. 3 e 8), circostanza confermata dallo stesso Comandante dell'unità (presente durante il corso delle operazioni peritali) il quale, però, ne ha omesso (*sic! per sua ammissione a verbale*) la prescritta "Dichiarazione di evento straordinario" ex art. 182 Cod. Nav. all'Autorità Marittima al rientro in porto dell'unità.

02.02.06 Per quanto riguarda le appendici dello scafo si è riscontrato quanto segue:

02.02.06.01 entrambi gli assi di trasmissione sono risultati privi delle rispettive eliche che, come riferito dallo stesso Comandante dell'unità (presente durante il corso delle operazioni peritali) si trovano al momento presso un'officina specializzata (fuori Anzio) per tentare la riparazione di quella di sinistra, seriamente danneggiata a seguito di incidente (*sic! lo stesso citato al punto 02.02.05*), utilizzando quella di destra come campione (cfr. foto n. 3, 4, 9 e 10);

02.02.06.02 entrambi i timoni si trovano al momento presso un'officina specializzata (fuori Anzio) per tentare la riparazione di quello di sinistra, seriamente danneggiato a seguito di incidente (*sic! lo stesso citato al punto 02.02.05*), utilizzando quello di destra come campione (cfr. foto n. 3, 4, 9 e 10);

02.02.06.03 entrambi i flaps sono risultati compromessi dal lungo periodo di fermo per cui necessitano di mirati interventi sia di meccanica che sul circuito idraulico (cfr. foto n. 7 e 8);

02.02.06.04 infine: la piastra di massa, il trasduttore dell'ecoscandaglio, gli anodi sacrificali e la sonda-log sono risultati tutti bisognevoli di adeguato intervento di rimessa in pristino e manutenzione.

02.02.07 Il ponte principale di coperta si estende sul lato sinistro dell'unità in soluzione di continuità, da prua a poppa, mentre sul lato destro (n.d.t. "dritto") è interrotto



dalla sovrastruttura che nella sua massima dimensione trasversale si prolunga fino alla murata, impedendo così il passaggio esterno (cfr. foto n. 1, 2 e 13).

02.02.08 La sovrastruttura, con accesso da poppa (cfr. foto n. 17 e 32), comprende:

- a) la controplancia superiore (esterna), corredata da un alberotto che ospita le antenne del radar, del radiogoniometro, della radio VHF, le luci di navigazione e quelle addizionali (a norma COLREG 72), l'antenna GPS e il fischio, ivi compresa la ferramenta per la predisposizione dei segnali diurna di pesca e di navigazione (cfr. foto n. 47 e 48);
- b) la plancia di comando (interna), che contiene una consolle ove sono installati i monitori di controllo dei motori principali e ausiliari (contagiri, manometri lubrificanti, termometri refrigeranti, ecc.), gli strumenti di governo (timone a ruota e autopilota) e gli apparati radioelettrici (due radar da 3 cm. in banda X, di cui uno fuori uso; un radiogoniometro, di cui non si è potuto verificarne il funzionamento; GPS cartografico; centralina flaps); con annessa cuccetta navigatore (cfr. foto n. 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30 e 22);
- c) il quadrato equipaggio con annesso angolo cucina e alloggi (cfr. foto n. 18, 19 e 20);
- d) il locale w.c. con accesso esterno (cfr. foto n. 21 e 22);

02.02.09 Il ponte secondario si estende sottocoperta e comprende:

- a) un piccolo gavone di prua adibito a ricovero dell'ancora e della cima di calumo (n.d.t. per la calata a mare dell'ancora) che contiene anche altro materiale marinaresco, da cui si accede per il tramite di un boccaporto (cfr. foto n. 14);
- b) il locale macchine, a cui si può accedere da un apposito passo d'uomo in coperta (cfr. foto n. 34), ovvero anche da un boccaporto situato nel pozzetto, opzione quest'ultima più utilizzata per lavori di manutenzione o di



pulizia (cfr. foto n. 33), che ospita i motori principali (cfr. foto n. 36, 37 e 38), il gruppo elettrogeno (cfr. foto n. 43), le casse dei liquidi circolanti (gasolio, olio lubrificante e acqua dolce) con annesse pompe, impianti di tubazione e valvole di intercettazione (cfr. foto n. 40, 41, 42 e 46), la rampa degli accumulatori con i relativi derivatori e quadri di controllo (cfr. foto n. 44 e 45);

c) il locale agghiaccio timone (cfr. foto n. 35).

02.02.10 Per quanto riguarda gli “Attrezzi da posta” e il “Palangaro”, indicati nella licenza di pesca come attrezzature in dotazione all’unità, nessuna di queste è stata riscontrata a bordo; nel quadrato equipaggio, invece, è stata accertata la presenza di n. 4 (**quattro**) segnalatori radar per reti da pesca, di cui uno privo dell’antenna e della molla, che però, sempre a detta del Comandante dell’unità presente durante il corso delle operazioni peritali, sono stati dichiarati tutti fuori uso (cfr. foto n. 50).

02.03 Rilevazioni fotografiche

02.03.01 Nel corso del sopralluogo sono state scattate n. 49 (**quarantanove**) fotografie raffiguranti i vari assiemi e sottoassiemi del motopeschereccio ispezionati allo scopo di evidenziare visivamente quanto segnalato e riportato nella relazione di perizia, attribuendo a ciascuna posa un numero identificativo progressivo (che tiene conto della dinamica operativa condotta) con una descrizione esplicita dell’oggetto della posa stessa, ovvero delle informazioni acquisite e relativa fonte comunque concernenti specificatamente l’oggetto in questione.

02.03.02 Qui di seguito viene riportata l’intera galleria fotografica presentata secondo la richiamata numerazione e completa delle suddette descrizioni e informazioni relative.



Foto 1

SCAFO
Vista longitudinale sx

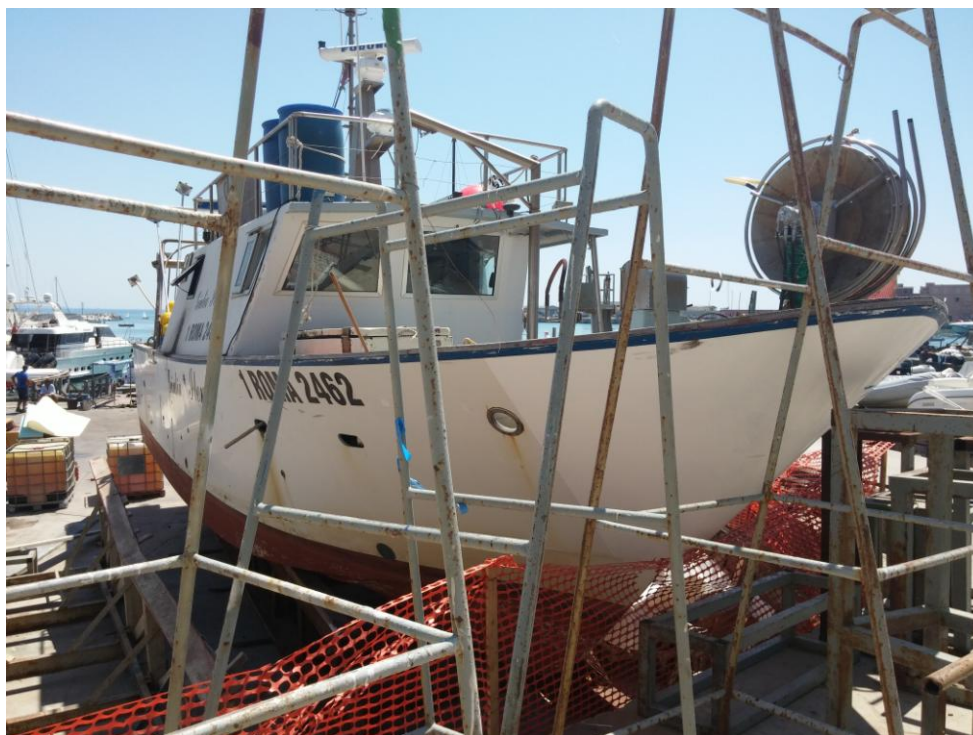


Foto 2

SCAFO
Vista longitudinale dx



Foto 3

SCAFO
Specchio poppa superiore



Foto 4

SCAFO
Specchio poppa inferiore



Foto 5

SCAFO
Carena dx vista poppa



Foto 6

SCAFO
Carena sx vista poppa



Foto 7

SCAFO
Murata sx vista poppa



Foto 8

SCAFO
Murata dx vista poppa



Foto 9

SCAFO
Asse elica esterno sx



Foto 10

SCAFO
Asse elica esterno dx



Foto 11

SCAFO
Bagnasciuga esterno sx



Foto 12

SCAFO
Bagnasciuga esterno dx



Foto 13

SCAFO

Ponte di coperta vista poppa



Foto 14

SCAFO
Ponte di coperta vista prua



Foto 15

SCAFO

Ponte di coperta particolare estrattore



Foto 16

SCAFO
Ponte di coperta passeggiata sinistra



Foto 17

SCAFO

Ponte di coperta accesso alloggi equipaggio



Foto 18

ALLESTIMENTO
Alloggio equipaggio angolo cucina

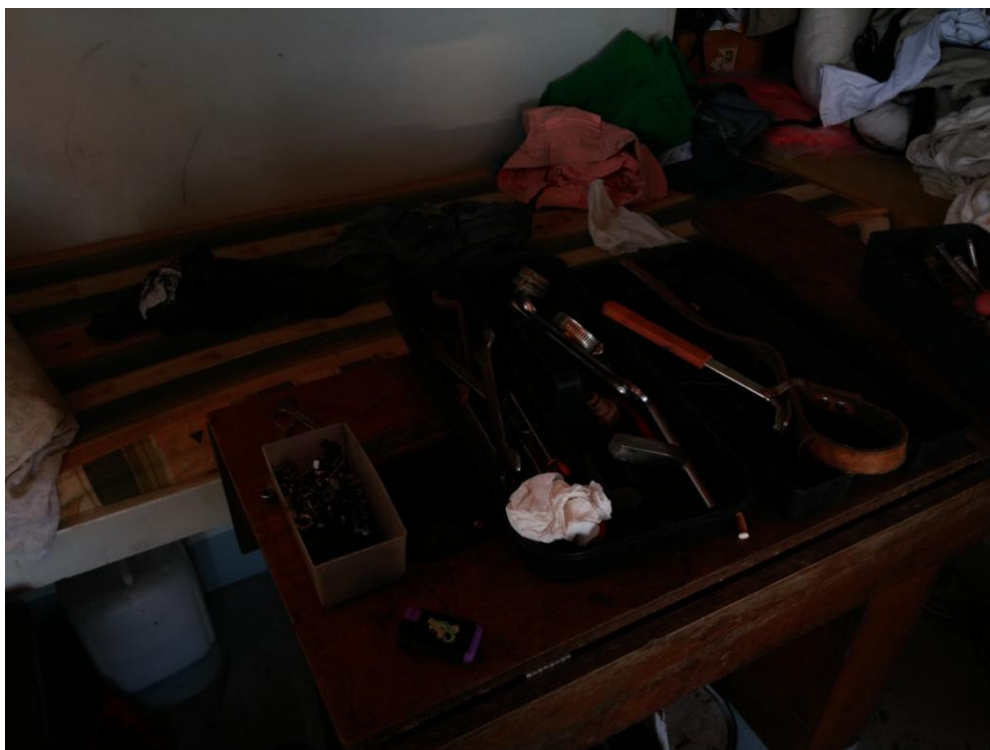


Foto 19

ALLESTIMENTO
Alloggio equipaggio angolo quadrato



Foto 20

ALLESTIMENTO
Alloggio equipaggio angolo cuccette



Foto 21

ALLESTIMENTO
Alloggio equipaggio accesso locale w.c.



Foto 22

ALLESTIMENTO
Locale w.c.



Foto 23

ALLESTIMENTO
Plancia consolle di comando vista sx



Foto 24

ALLESTIMENTO
Plancia consolle di comando vista dx



Foto 25

ALLESTIMENTO
Plancia consolle di comando vista frontale



Foto 26

ALLESTIMENTO
Cuccetta navigatore



Foto 27

ALLESTIMENTO
Strumenti di navigazione - ECO scandaglio



Foto 28

ALLESTIMENTO
Strumenti di navigazione - RADAR 1 (fuori uso)



Foto 29

ALLESTIMENTO
Strumenti di navigazione - RADAR 2



Foto 30

ALLESTIMENTO
Strumenti di navigazione - RADIOGONIOMETRO



Foto 31

SCAFO
Controplancia vista prua



Foto 32

SCAFO
Pozzetto vista prua



Foto 33

SCAFO

Pozzetto vista poppa e portello di accesso al locale macchina



Foto 34

SCAFO

Passo d'uomo di accesso al locale macchina



Foto 35

SCAFO
Locale agghiaccio



Foto 36

LOCALE MACCHINE
MM. PP. sx & dx

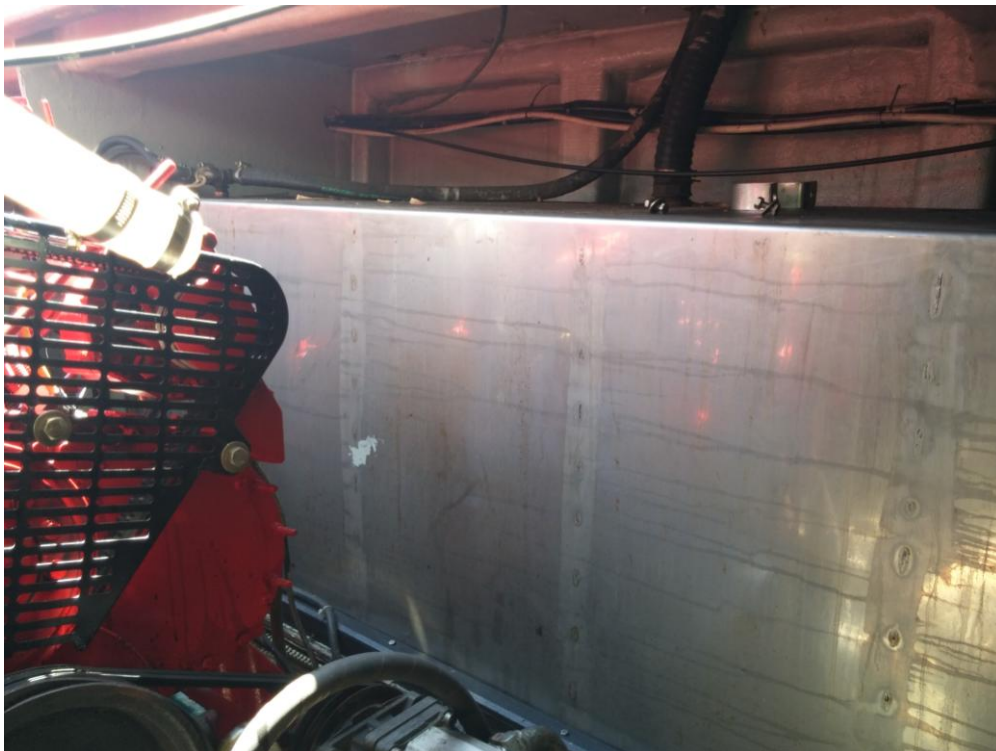


Foto 37

LOCALE MACCHINE
M. P. dx



Foto 38

LOCALE MACCHINE
M. P. sx



Foto 39

LOCALE MACCHINE
Marmitta



Foto 40

LOCALE MACCHINE
Intercettazioni liquidi circolanti



Foto 41

LOCALE MACCHINE
Cassa lubrificante



Foto 42

LOCALE MACCHINE
Cassa Carburante



Foto 43

LOCALE MACCHINE
Gruppo elettrogeno



Foto 44

LOCALE MACCHINE
Quadri terminali



Foto 45

LOCALE MACCHINE
Rampa accumulatori



Foto 46

LOCALE MACCHINE
Autoclave



Foto 47

ALLESTIMENTI
Alberotto



Foto 48

ALLESTIMENTI
Antenna GPS & Fischio



Foto 49

ATTREZZATURA PESCA
Salpa-rete



Foto 50

ATTREZZATURA PESCA
Segnalatori radar per reti

**02.04 Documenti acquisiti**

02.04.01 Secondo le caratteristiche tecniche e di destinazione dell'unità, i documenti statuali prescritti risulterebbero quelli indicati nella seguente tabella:

N	TIPO DI DOCUMENTO	DATA	
		RILASCIO	SCADENZA
01	Licenza di navigazione	09.11.2012	12.08.2015
02	Licenza di pesca		
03	Ruolino Equipaggio	29.03.2012	13.08.2015
04	Cert. di classe/navigabilità/annot.di sicurezza		
05	Cert. nazionale di bordo libero		
06	Cert. di esenzione MARPOL 73/78		
07	Cert. di stazza		
08	Cert. di stabilità (+ booklet e condizioni)		
09	Licenza di esercizio radioelettrico (+isp.)		
10	Scheda ARES (Blu-Box)		
11	Cert. di esenzione sanificazione		
12	Cert. della cassetta medicinali		
13	Cert. INAIL ex IPSEMA (assicurazione equip.)		
14	Cert. di revisione della zattera di salvataggio		
15	Cert. di collaudo/revisione/impianto antincendio		
16	Cert. di collaudo/revisione/estintori antincendio		
17	Cert. di collaudo/revisione/fanali di navigazione		
18	Cert. di collaudo/revisione/bussola magnetica		
19	Piano di sicurezza sub D.Lgs 271/99		
20	altri certificati richiesti dall'Autorità Marittima		



02.04.02 I documenti esibiti ed acquisiti ai fini della presente relazione di perizia sono risultati i seguenti, entrambi scaduti:

- Licenza per navi minori e galleggianti
rilasciata dall'Ufficio Circondariale Marittimo di Anzio in data 09.11.2012 e rinnovata in data 13.05.2013, risulta essere scaduta il 12.08.2015

MODULARIO
Mar. Min. - 374

COMPARTIMENTO MARITTIMO
di Roma

Ufficio Circondariale Marittimo
di ANZIO

MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI

LICENZA PER NAVI MINORI E GALLEGGIANTI

1. Nome "GIULIA IVENIA" Nota - 2462
(cognome) (numero o nome)
inscrita al n. 9452 dei Registri delle navi minori dell' Ufficio Circondariale Marittimo
di ANZIO

al comando del marittimo indicato nell'allegato Ruolino di equipaggio, avente le seguenti caratteristiche:
lunghezza m. 15,34, larghezza m. 1,02, stazza lorda tonnellate 9,99 GT 14, stazza netta
tonnellate 3,99 NT 4, costruita nel cantiere MARLIN CRAFT
di SENGALLIA nell'anno 2002, munita di motore ENTROBORO DIESEL
NUOVA MOTONAUTICA 4 tempi, 6x2 cilindri, costruito a CESENANO (FO) NEL 2004
160 BDP 60AH della potenza di 199,08x2 = 165,96x2 HP ASSE - Gini 180
di proprietà di MARCHIORI BARBARA molta di Latina il
08.07.1974 e residente in Methuno C.F. MRC BBR 741484172 B
P.M.A. 08161511004 Giu. T. K. 24

domiciliata a METHUNO (ROMA) VIA DELLO SCORFIO, 90
è autorizzata ad esercitare PESCA COSTIERA RAVVIGLIATA ENTRO 40 (QUARANTA) MIGLIA DAU
CESTA TERZA CATEGORIA DI PESCA

La nave dovrà essere equipaggiata col numero di persone necessario ed uniformarsi a tutte le Leggi ed a tutti i Regolamenti marittimi, sanitari, doganali ed in genere a tutte le norme di polizia in vigore. Durante l'esercizio, la presente licenza, il ruolino equipaggio ed i titoli matricolari delle persone dell'equipaggio dovranno trovarsi a bordo della nave.

Rilasciata a Anzio addì 09.11.2012

4900009149005 - Roma 2005 - Edizione 8.1.1 - (G. 2.445)

RUOLINO DI EQUIPAGGIO

Fa parte integrante della presente licenza il Ruolino di equipaggio per navi minori e galleggianti indicato nel seguente quadro ed in corso di validità.

[illegible]

TASSA DI CONCESSIONE GOVERNATIVA

Per il rilascio della presente licenza è stata pagata la tassa di concessione governativa di euro

rilasciata da _____, come da _____ n. _____ in data _____

.. addi

1

TASSE DI ANCORAGGIO E DIRITTI VARI

[illegible]



VISTI ANNUALI DI CONVALIDA

Visto si conferma la validità della presente licenza per l'anno <u>FIND 41</u> <u>12 agosto 2015</u> <u>Agosto</u>, addì <u>13-05-2013</u>  <u>di</u> <u>ottobre</u> <u>del</u> <u>13-05-2013</u>	Visto si conferma la validità della presente licenza per l'anno addì Marca da bollo II	Visto si conferma la validità della presente licenza per l'anno addì Marca da bollo II
Visto si conferma la validità della presente licenza per l'anno addì Marca da bollo II	Visto si conferma la validità della presente licenza per l'anno addì Marca da bollo II	Visto si conferma la validità della presente licenza per l'anno addì Marca da bollo II
Visto si conferma la validità della presente licenza per l'anno addì Marca da bollo II	Visto si conferma la validità della presente licenza per l'anno addì Marca da bollo II	Visto si conferma la validità della presente licenza per l'anno addì Marca da bollo II
Visto si conferma la validità della presente licenza per l'anno addì Marca da bollo II	Visto si conferma la validità della presente licenza per l'anno addì Marca da bollo II	Visto si conferma la validità della presente licenza per l'anno addì Marca da bollo II
Visto si conferma la validità della presente licenza per l'anno addì Marca da bollo II	Visto si conferma la validità della presente licenza per l'anno addì Marca da bollo II	Visto si conferma la validità della presente licenza per l'anno addì Marca da bollo II



- **Ruolino Equipaggio per navi minori e galleggianti**
rilasciato dall'Ufficio Circondariale Marittimo di Anzio in data 29.03.2012 e successiva istanza di proroga in data 20.03.2015, risulta essere scaduto il 13.08.2015

UFFICIO CIRCONDARIALE MARITTIMO
di ANZIO
Ruolino N. 182116 (1)
Serie X⁴

Ufficio Circondariale Marittimo
di ANZIO
Trasritto al n. 920 del Reg. Copiaruoli (3)

MINISTERO DEI TRASPORTI

RUOLINO DI EQUIPAGGIO PER NAVI MINORI E GALLEGGIANTI

Il presente Ruolino di equipaggio fa parte integrante della licenza rilasciata in data 16 maggio 2006
dall' Ufficio Circondariale Marittimo
di ANZIO
al Notobanca (2) P. C. R. (2) GIULIA ILENIA (numero o nome)
iscritto nei registri delle Navi Minori e dei Galleggianti dell' Ufficio Circondariale Marittimo
di ANZIO
sotto il numero AROMA 2462, appartenente agli infra scritti proprietari.

Stazza lorda Tonnellate 999 (Note / note sostanziale) (3)
Stazza netta Tonnellate 399 (Note / note sostanziale) (3)
Lunghezza tra le perpendicolari p.p. 12,82 mt. APPARATO MOTORE
Costruito a Semipallia (AN) Costruito a Cepesio nell'anno 2004
nell'anno 2002 tipo BONIFANT & C. - RUTENHOFF potenza CA 1696 x 2
velocità 11 propulsione elica C.I. 12308 x 2
combustibile gasolio

Il seguente Ruolino è composto di n. 16 pagine, numerate, firmate e bolate col sigillo d'ufficio.
Rilasciato a ANZIO il 29/03/2012 da
% 88-11-2012 Per estensione
% 88-11-2012 Per estensione
% 88-11-2012 Per estensione
IL COMANDANTE
Tenente di Vascello (CP)
Antonio GLENTI

Il presente Ruolino ha sostituito quello n. 18003K serie X⁴ rilasciato dal Ufficio Circondariale Marittimo
di ANZIO
in data 22-04-2009 ed è stato rinnovato col Ruolino n. 182116
serie X⁴ rilasciato dal Ufficio Circondariale Marittimo
di ANZIO
in data 29-03-2012

(1) Sono muniti delle indicazioni relative alla serie e numero e sottoposti a decontazione soltanto i Ruolini rilasciati alle navi soggette alle leggi sulla previdenza marittima.
(2) Da carico, da passeggeri, rimorchio, pesca, ecc.
(3) Per le sole navi soggette alle leggi sulla previdenza marittima.

Vista la richiesta di proroga in data 20.03.2015, la scadenza del Ruolino di equipaggio è stata prorogata fino al 13.08.2015.
Anzio, 20.03.2015.

a di bordo	DATA E LUOGO DEL MOVIMENTO E FIRMA DEL FUNZIONARIO CHE LO ESEGUE		NAVIGAZIONE		COGNOME E NOME	Titolo o qualifica professionale
	Imbarco	Sbarco	Mesi	Giorni		
1. Mario	ANZIO, 31/04/13 ASSISTENTE AMMINISTRATIVO CONTABILE Antonio PETRITOLI ANZIO, 05/05/13 SERGEANTE NP Alessio TUZI				RENZI Antonio	mar. mobilita Conduttore per elicottero
2. NALO	ANZIO, 09/10/13 SERGEANTE NP Alessio TUZI	ANZIO, 02/10/2013 2° 0000 NP Salvatore VONA			PONTICELLI GIAN LUCA	NOZIO RESCA CORR
3. de e Maach	ANZIO, 15.04.14 ASSISTENTE AMMINISTRATIVO CONTABILE Antonio PETRITOLI				BENEDETTI Dante	E.B.P.C. Conduttore marinista mot.
4. oniste	ANZIO, 15.04.14 ASSISTENTE AMMINISTRATIVO CONTABILE Antonio PETRITOLI	ANZIO, 06/07/14 ASSISTENTE AMMINISTRATIVO CONTABILE Antonio PETRITOLI			RANUCCI Geraldo	Conduttore marinista mobilita
5. 0270	ANZIO, 15.07.14 ASSISTENTE AMMINISTRATIVO CONTABILE Antonio PETRITOLI				MACIOSI Stefano	

Idolo de Marittimo zione	Matricola e categoria	Convenzione di arruolamento ad eventuale contratto tipo cui si riferisce (Artt. 170, 171 e 328 Cod. Nav. e 357 e 358 Regolamento)	Ributizione mensile o parte di utile	ANNOZZAZIONI
1799	39	Contratto di arruolamento n° 31, 2013 stipulato ad Anzio il 31/12/13 contratto tipo a tempo INDETERMINATO (Indeterminato / Determinato / A viaggio)		
12332	1	Contratto di arruolamento n° 81, 13 stipulato ad Anzio il 08/09/13 contratto tipo a tempo INDETERMINATO (Indeterminato / Determinato / A viaggio)		
2176	32	Contratto di arruolamento n° 35, 2014 stipulato ad Anzio il 15-04-14 contratto tipo a tempo INDETERMINATO (Indeterminato / Determinato / A viaggio)		
1955	32	Contratto di arruolamento n° 35, 2014 stipulato ad Anzio il 15-04-14 contratto tipo a tempo INDETERMINATO (Indeterminato / Determinato / A viaggio)		
1551	32	Contratto di arruolamento n° 35, 2014 stipulato ad Anzio il 15-04-14 contratto tipo a tempo INDETERMINATO (Indeterminato / Determinato / A viaggio)		

➤ **Licenza di pesca**

rilasciato dal Ministero delle politiche agricole alimentari e forestali in data 11.09.2014 e valida fino al 10.09.2022; Numero R.I.P. 478, Parte Seconda, per la pesca costiera ravvicinata (< 40 miglia) con i seguenti attrezzi:

Principale: - incasellate-combinate (GTN)

Secondari:

- palangaro fisso (LLS)
- palangaro derivante (LLD)
- cogolli e bertovelli (FYK)
- nasse e cestelli (FPO)
- reti da posta calate (ancorate) (GNS)
- reti a tremaglio (GTR)
- reti da posta circuitati (GNC)



**MINISTERO DELLE POLITICHE AGRICOLE
ALIMENTARI E FORESTALI**



Unione Europea



LICENZA DI PESCA

Art.6 Reg. (CE) 1224/2009 Art.3 Reg. Esec. (UE) 404/2011

N. **ITA000026013/4**

SI AUTORIZZA

MARCHIORI BARBARA
(Armatore) Impresa di pesca

Comune sede **NETTUNO(RM)**

Indirizzo **VIA DELLO SCOPONE 20**

ROMA
R.I.P. Capitaneria di Porto

LA PRESENTE LICENZA SOSTITUISCE

la **NRA000026013/3**

478 - SECONDA
Numero R.I.P. e Parte

NAVE AUTORIZZATA BATTENTE BANDIERA ITALIANA

Nome della nave **GIULIAILENIA**

ANZIO - 01RO02462
Ufficio marittimo di iscrizione della nave (porto) numero di immatricolazione

N° UE **26013** Numero di registro della flotta dell'Unione GSA **09**

IZWR
Nominativo internazionale radio

PROPRIETA **MARCHIORI BARBARA**

Indirizzo proprietà **VIA DELLO SCOPONE 20, NETTUNO(RM)**

CARATTERISTICHE TECNICHE DELLA NAVE

14 GT (REG. CEE 2930/96)	12,96 Lunghezza fuori tutto (REG. CEE 2930/96)	12,82 Lunghezza fra le Perpendicolari (Reg CEE 2930/96)
-----------------------------	---	--

POTENZA APPARATO MOTORE IN KILOWATT Reg. CE 2930/96

KW 122.03	KW 122.03	KW
-----------	-----------	----

AD ESERCITARE LA PESCA

COSTIERA RAVVICINATA

TUTTI
Compartimenti Marittimi

ATTREZZI DI PESCA Principale

Secondari **PALANGARO FISSO (LLS), PALANGARO DERIVANTE (LLD), COGOLLI E BERTOVELLI (FYK),
NASSE E CESTELLI (FPOI), RETI DA POSTA CALATE (ANCORATE) (SNS), RETI A TREMAGLIO
(GTR), RETI DA POSTA CIRCUITANTI (GNC)**

INCASTELLATE- COMBinate (GTN)

ESTREMI PAGAMENTO TASSA CONCESSIONE GOVERNATIVA

VCYL 0175

1. Numero bollettino

2. Numero bollettino

3. Numero bollettino

c/c postale

c/c postale

c/c postale

8003

08/05/2014-55/06

data ufficio postale

data ufficio postale

data ufficio postale

Ministero dell'Economia e delle Finanze

RICARICA DA BOLLO

€16.00

SESTICI/OM

Entrate

00001246 **0000470** **0000401**

00000103 **10/10/2014** **10.19.47**

4575-00088 **180406CAPSA300**

IDENTIFICATIVO : 0111040000592

0 1 11 040208 653 7



Validità
La presente licenza ha validità di otto anni
dalla data del rilascio.

11/09/2014

DIRETTORE GENERALE

[Signature]



03. DELLE VALUTAZIONI

- 03.01 Il motopeschereccio GIULIAILENIA è un'unità da pesca costruita dai Cantieri MARLIN CRAFT di Senigallia (AN) nel 2002, avente stazza lorda nazionale di 9,99 tonnellate (GT 14,00 tonnellate) e netta 3,99 tonnellate (NT 4,00 tonnellate), di lunghezza fuori tutto 15,34 metri (fra le perpendicolari 12,82 metri) e larghezza al baglio massimo di 4,02 metri, motorizzata con due apparati Bauduin da 165,96 CV/cad. x 2 (332 CV), pari a 122,03 Kw/cad. (244 Kw).
- 03.02 Interamente fabbricata in vetroresina, l'unità si sviluppa su due livelli: coperta e sottocoperta; in coperta insiste la sovrastruttura che ospita la timoneria, gli alloggi equipaggio e relative pertinenze, oltre al verricello salpa-rete ubicato nella zona di prua sul lato sinistro; sottocoperta, invece, si trovano a seguire: il gavone di prua, che ospita l'ancora con il calumo di cima e altra attrezzatura marinaresca; il locale macchine, dove sono alloggiati i due motori principali, il gruppo elettrogeno e le casse dei liquidi circolanti; e, infine, il gavone di poppa con l'agghiaccio del timone.
- 03.03 L'unità, così come progettata e realizzata, appare particolarmente versatile per il tipo di pesca costiera ravvicinata (entro le 40 miglia dalla costa), risultando essere iscritta nella III Categoria di pesca dei R.I.P. (Registro Imprese di Pesca) per le attività di cattura con "attrezzi di posta" e "palangaro".
- 03.04 Nel merito delle attività peritali effettuate, il sopralluogo a bordo è stato condotto mediante un preciso format di ispezione; in tal senso si sono potute apprezzare le reali condizioni manutentive dell'unità facendo riferimento a tre livelli predeterminati di valutazione, quali: "insufficiente", "sufficiente" e "più che sufficiente", che sono stati espressi ed attribuiti per ogni assieme e sottoassieme secondo le evidenze riscontrate al momento.
- 03.05 Sulla base delle suddette riscontranze si è proceduto alla determinazione dell'indice medio per ciascun assieme e poi alla determinazione di quello generale attribuibile all'insieme degli impianti, ossia alle tre "porzioni" fondamentali che costruiscono l'unità, quali:



- La parte **“Scafo”**, che comprendente tutti gli elementi strutturali dell’opera viva e dell’opera morta, che in termini estimativi corrisponde a circa il 30% dell’intero impianto-nave;
- La parte **“Macchina”**, costituita dai motori principali, dagli ausiliari, da tutti gli altri macchinari in generale, nonché dagli impianti di tutte le tipologie e ogni altro componente meccanico, che in termini estimativi corrisponde a circa il 40% dell’intero impianto-nave;
- La parte **“Allestimento”**, riferita all’armamento dell’unità, alle soluzioni di arredamento degli interni, alla lavorazione dei materiali impiegati e quant’altro in tal senso, che in termini estimativi corrisponde a circa il 30% dell’intero impianto-nave;.

03.06 Dai risultati delle suddette valutazioni si è attestato un livello generale di insufficiente manutenzione generale dovuto principalmente allo stato di semi-abbandono in cui versa l’unità; ma, soprattutto, dal punto di vista estimativo, l’onere dei lavori necessari per la rimessa in pristino dell’unità grava sensibilmente sul valore attribuibile al bene che, di fatto, risulta compromesso dallo stato in cui versa.

03.07 Dunque, sia dal punto di vista civilistico, ma soprattutto estimativo, i costi derivanti da tali lavori non vanno ad incrementare il valore dell’immobilizzazione a cui si riferiscono poiché non contribuiscono a un “up-grade” della capacità di produttività e sicurezza del bene e della sua vita utile ai fini della rispondenza agli scopi per cui il bene stesso é stato acquistato, bensì si limitano alla mera funzione di rimessa in pristino dell’unità, così come si trovava prima del suo stato riscontrato, senza contribuire a significative rivalutazioni.

03.08 Diversamente, sempre dal punto di vista civilistico, tali spese di straordinaria manutenzione si sarebbero aggiunte al valore del bene e avrebbero partecipato nel tempo al risultato economico attraverso il conseguente aumento delle quote di ammortamento imputabili a ciascun esercizio. In particolare, se tali interventi fossero stati puntualmente programmati in relazione alla vita utile del cespite e non operati “a guasto” (ossia eseguiti esclusivamente per sopperire a una macro-fermata del sistema produttivo, ovvero, più in generale, per ripristinare delle condizioni venute a compromettersi), si sarebbe concretizzato, al contrario, un incremento significativo e misurabile di capacità, di produttività e di sicurezza, ossia di prolungamento della “vita utile” del bene inteso come cespite.



03.09 Nello specifico, secondo le risultanze riscontrate a seguito del sopralluogo effettuato, i lavori necessari per la completa rimessa in pristino dell'unità (nelle condizioni precedenti allo stato accertato) interesserebbero le seguenti porzioni dell'unità secondo le rispettive incidenze percentuali indicate nella seguente tabella riassuntiva:

PARTE	PORZIONE IMPIANTO	DESCRIZIONE INTERVENTI	INCIDENZA SU PORZIONE
Scafo	30%	1. Riparazione dello specchio di poppa e del giardinetto di poppa lato dritta (n.d.t. "destra") mediante ciclo di abrasivatura intervallato ad acqua dolce delle superfici interessate dai contatti con successiva applicazione di primer epossidico e ripresa esterna con gelcoat 2. Carenaggio con sabbiatura di idonea e adeguata granulometria e successivo ciclo di asciugatura termo-controllata al cui termine si procederà al trattamento antivegetativo delle superfici con adeguato prodotto	10%
Macchina	30%	3. Sbarco e revisione generale (a ore zero) dell'A.M. di sinistra con sostituzione delle spare-parts e lubrificanti 4. Revisione dell'A.M. di dritta (n.d.t. "destra") con sostituzione delle spare-parts e lubrificanti 5. Revisione del G.E. con sostituzione delle spare-parts e lubrificanti 6. Riparazione/ricostruzione e riallineamento dell'elica di sinistra 7. Revisione e riallineamento dell'elica di dritta (n.d. "destra") 8. Riparazione/ricostruzione della pala del timone di sinistra 9. Revisione della pala del timone di dritta (n.d.t. "destra")	75%
Allestimento	40%	Nessun intervento di merito	00%

E tali incidenze percentuali dovranno essere tenute in considerazione per la definizione dei valori attribuibili all'unità secondo le comparazioni con il naviglio simile/assimilabile sul mercato.



03.10 Ma prima di procedere a detta comparazione occorre richiamare il criterio degli indicatori che concorrono alla determinazione del valore di una nave secondo la filosofia dell'estimo navale; essi sono:

- a) il **“costo storico”**, ossia il prezzo di acquisto, a nuovo o usato, svalutato progressivamente per l'età della nave e rivalutato, sempre progressivamente, per le forniture di nuovi materiali e per l'esecuzione di lavori di straordinaria manutenzione effettuati nel corso della vita della nave, conseguenti, in particolare, effetti di rinnovamento-ringiovanimento;
- b) il **“valore di ricostruzione”**, cioè quel costo che, a parità di materiali e tecnologie (*sic! allora*) impiegate, occorrerebbe per realizzare la nuova costruzione dell'unità; importo che deve poi essere opportunamente svalutato in relazione all'età della nave;
- c) il **“valore commerciale”**, cioè la sua quotazione riferita al mercato delle compravendite, in ambito nazionale, comunitario e internazionale, sempre rapportato all'età della nave e al tipo di utilizzo della stessa.

03.10 Calcolo del “costo storico”

Non avendo la possibilità di accedere al registro degli ammortamenti dell'Impresa, si è proceduto all'analisi cronologica temporale dei processi retroattivi di svalutazione annuale e delle rivalutazioni (ex “legge Visentini-bis”) derivanti dalle capitalizzazioni effettuate in occasione dei lavori di riclassifica quadriennale, per cui si è definito il valore di Euro 55.000,00 (**cinquantacinquemila/00**); con lo stesso criterio, facendo il calcolo inverso, si è determinato anche il presunto prezzo di acquisto dell'unità (a nuovo), determinato in Euro 150.000,00 (**centocinquantamila/00**), riscontrato in linea con il mercato di allora (2002)

Età	Anno	Valore	Capitalizzazioni	Rivalutazione	Svalutazione	Note
01	2002	150.000,00	0,00	150.000,00		
02	2003	136.500,00	0,00	136.500,00		
03	2004	124.215,00	0,00	124.215,00		
04	2005	113.035,65	36.964,35	150.000,00		Rimotorizzazione ¹
05	2006	150.000,00	0,00	150.000,00		
06	2007	136.500,00	0,00	136.500,00		
07	2008	124.215,00	0,00	124.215,00		
08	2009	113.035,65	5.086,60	118.122,25		Riclassifica ²
09	2010	118.122,25	0,00	118.122,25		
10	2011	107.491,24	0,00	107.491,24		
11	2012	97.817,03	0,00	97.817,03		
12	2013	89.013,49	0,00	89.013,49		Riclassifica
13	2014	81.002,28	0,00	81.002,28		
14	2015	73.712,07	0,00	54.915,50	18.796,57	Lavori necessari ³

(¹) sostituzione motori [cfr. Licenza] - (²) interventi migliorativi - (³) Rimessa in pristino [cfr. Tab. 03.09]



03.11 Calcolo del “valore di ricostruzione”

in adesione al criterio estimativo sopra descritto (cfr. punto 03.10, lett. b) si è proceduto, in primis, all'analisi dei bollettini emessi da CONFINDUSTRIA relativi agli indicatori dei prezzi medi dei materiali nel 2002 (a.c. dell'unità) e nel 2015 (anno di valutazione); poi, si è fatto riferimento ai C.C.N.L. di categoria (Settore Industria Navalmeccanica) per rilevare gli indicatori del costo medio della manodopera, sempre con riferimento agli anni 2002 e 2015. Una volta acquisiti tali dati si è sviluppata la seguente formula che porta a definire l'incremento percentuale del costo, dalla data di costruzione all'anno di riferimento della valutazione:

$$C = \frac{(2015) \text{ val. mat.}}{(2002) \text{ val. mat.}} \times 0,4 + \frac{(2015) \text{ val. mat.}}{(2002) \text{ val. mat.}} \times 0,5$$

I risultati cui si è pervenuti hanno portato alla determinazione del seguente coefficiente:

$$C = 1,667$$

A questo punto è doveroso segnalare che tale coefficiente non è collegato, tanto meno assume la funzione di sostitutivo, rispetto a quello emesso dall'ISTAT che riguarda il valore percentuale di indicizzazione dei costi al consumo, usato generalmente per calcolare le rivalutazioni; infatti, per lo stesso periodo (2002-2015) risulta un coefficiente diverso, proprio perché detto monitoraggio non tiene conto di altri indicatori specifici (del settore) che fanno la differenza



Da mese:	Maggio
A mese:	Maggio
Somma:	150000
	☒ Euro ☐ Lire

Da anno:	2002
A anno:	2015
Coefficiente:	1,251
Euro:	187.650,00



Dunque, con riferimento al Valore a nuovo dell'unità all'anno 2002, riscontrato o presunto (cfr. punto 03.10), il valore di ricostruzione si può definire attraverso il seguente calcolo:

$$Vn_{(2002)} \text{ € } 150.000 \times 1,667 = Vr_{(2015)} \text{ € } 250.050,00$$

Una volta definito tale valore occorre procedere alla sua svalutazione in riferimento all'età della nave (14 anni); per cui, dai coefficienti di svalutazione estimativa ($x = 0.95^n$) si ottiene:

$$Vr_{(2015)} \text{ € } 250.050 \times 0,267 = Va_{(2015)} \text{ € } 66.763,35$$

Anche in questo caso, però, bisogna tenere conto dei lavori necessari per la completa rimessa in pristino dell'unità (cfr. tab. 03.09), la cui incidenza negativa riporta il valore dedotto al nuovo importo di

$$Va_{(2015)} \text{ € } 66.763,35 \times 85\% = Va_{(2015)} \text{ € } 56.750,00$$

La determinazione del suddetto valore può essere ritenuta ammissibile, oltre che per la ratio nella procedura estimativa seguita, per la rispondenza riscontrata in linea con il valore assunto mediante la valutazione del costo storico

03.12 Calcolo del "valore commerciale"

Per determinare il valore commerciale del peschereccio in esame si è effettuata una ricerca di mercato sulle compravendite di tali unità, soprattutto in ambito comunitario e con specifico riferimento al naviglio beneficiario dei finanziamenti concessi dal "Programma di sviluppo e di rinnovo della flotta peschereccia" (sostenuto e finanziato dalla Comunità Europea) per cui molti armatori di unità vetuste o comunque obsolete per la tipologia e le prescrizioni dei nuovi sistemi di cattura, sono stati sovvenzionati per la costruzione o l'acquisto di nuove unità.

03.13 Nella fattispecie, a ciascun peschereccio è abbinata una licenza di pesca per una determinata attività di cattura e relativa attrezzatura di pesca; dunque, nell'ambito delle due suddette peculiarità, stante l'immutata vigenza della stessa licenza, è possibile rinnovare



ex-novo il peschereccio, purché le sue caratteristiche di specifica (lunghezza, ecc.) non vengano alterate.

- 03.14 Ma se da una parte detta opportunità, benché subordinata alla disponibilità dei suddetti fondi (gestiti dal “Ministero per il coordinamento delle politiche agricole, alimentari e forestali” e rifinanziati in sede CE secondo i rispettivi programmi triennali approvati), ha reso possibile l’attuazione di tale politica, altri fattori successivamente intervenuti ne hanno compromesso sensibilmente i risultati sperati, come i fermi biologici e la forte riduzione del valore lordo del pescato.
- 03.15 Infatti, nonostante lo strumento del fermo biologico fosse stato introdotto per il ripopolamento delle specie con lo scopo di regolare le attività di cattura, la pratica intensiva e irresponsabile della pesca a strascico, oltre a deturpare i fondali, sta comportando una graduale limitazione del pescato compresa fra il 90% e il 95% (fonte FEDERPESCA).
- 03.16 Per questo motivo, per la prima volta, solo il 20% degli armatori hanno approfittato dell’ultimo bando per demolire i propri pescherecci decidendo di costruire o acquistare una nuova unità; in passato, invece, a tanti disarmi corrispondevano altrettante ricostruzioni.
- 03.17 Se questo dato parziale si trasformasse in tendenza, nel giro di pochi anni la flotta peschereccia si ridurrebbe notevolmente in entità e, di conseguenza, in produttività; una autentica mannaia contro il prodotto interno lordo nazionale. già tutt’altro che florido.
- 03.18 Oggi le cifre riferiscono che per ogni imbarcazione ci sono circa quattro marinai imbarcati; la giornata di lavoro viene remunerata in base agli accordi specifici con il Capo, che, di massima, viene calcolata in percentuale sul valore lordo del pescato finito nella rete: fra il 6% e il 10% circa; dunque, è difficile stimare esattamente l’importo che varia di giorno in giorno, anche se in media ci si può ragionevolmente attestare fra i 70 e gli 80 Euro.
- 03.19 Più complicato, invece, è stimare l’introito degli armatori; non è solo la percentuale rimanente sul pescato quella che incassa l’impresa perché di fatto da quella cifra occorre eliminare tutte le spese: dalla manutenzione del peschereccio al costo del gasolio, la cui incidenza sul reddito finale é sempre più incisiva al punto da scoraggiare nuovi eventuali



investimenti, malgrado la sostanziale fiscalità di vantaggio di cui gli stessi armatori riescono ancora a godere.

03.20 Per i suddetti motivi, ormai da tempo, nel mercato delle compravendite **è la domanda che fa l'offerta**, soprattutto per il rimpiazzo dei beni capitalizzati; comunque, é pur vero che nonostante l'attuale momento di recessione economica sono circolate saltuariamente delle offerte di vendita, di cui si riportano le risultanze nella seguente tabella.

03.21 secessione

rimpiazzo dei beni capitalizzati, per cui, nel, soprattutto in quest'ultimo periodo di particolare situazione economica generale.



03.22 il perseguimento

N°	A.C.	Rest.	Lft	I max	TSL	AM	A.C.	Revis.	KW	€ (rich.)	Mat.
01	2003	2003	16,00	4,20	9,99	2	2005	2014	809 ⁹⁹	300.000	VTR
02	1991	2012	16,00	4,10	9,96	1	1991	-	294	120.000	VTR



03	1984	2008	14,10	4,20	12,62	1	1984	2008	162	170.000	VTR
04	1986	2007	18.27	4,61	20,12	1	1996	2007	175	150.000	VTR
05	1966	-	16,00	4,65	24,94	1	2004	-	162	170.000	LEG
06	1992	-	16,00	4,40	N.R.	1	2010	-	294	160.000	LEG
07	1984	2008	14,10	4,20	12,62	1	1984	2008	162	100.000	LEG
08	2002	-	16,00	5,12	9,94	2	2002	-	323	200.000	VTR
09	1984	-	13,88	N.R.	9,87	1	1984	-	243	120.000	LEG

rimpiazzo dei beni capitalizzati, per cui, ormai da tempo, nel mercato delle compravendite **è la domanda che fa l'offerta**, soprattutto in quest'ultimo periodo di particolare situazione economica generale.



E' pur vero, comunque, che prima dell'attuale momento di recessione economica sono circolate saltuariamente delle offerte di vendita, di cui si riportano le risultanze nella seguente tabella.



Si è già avuto modo di specificare che in relazione all'intero bene-nave, c.d. "impianto", tale insieme (*sic!* "di unità") può essere rappresentato dalle sue tre porzioni che lo compongono, cd. "assiemi", i quali, a loro volta, sono composti dai rispettivi "sotto-assiemi"; il tutto, secondo un preciso metodo di esplosione dell'unità come descritto al precedente punto 03.03, IV comma.

Tale regola di estimo navale, oltre a sancire il criterio del c.d. "unico prodotto" previsto dalla Legge 31 ottobre 2003, n. 306, art. 1 e allegato B, rafforza ulteriormente il principio per cui il bene nel suo insieme (*sic!* "l'impianto nave") è solidale e inscindibile, ivi comprese le sue parti accessorie che comunque concorrono alla fruibilità dello stesso (*sic!* "esercizio"), nonché alla spedizione dei relativi documenti di sicurezza.

Quindi, sancito che la scomposizione dell'impianto è un'operazione possibile solo ai fini estimativi, le pertinenze c.d. separabili devono essere ricercate, a questo punto, nelle c.d. parti di rispetto, ossia quei materiali, attrezzature e quant'altro non installato, ma utile per sostituzioni, ricambi, ecc.

In effetti, a seguito delle indagini effettuate nel corso delle operazioni peritali, sono state riscontrate alcune parti di rispetto ricoverate a terra, sia presso i magazzini della VETOR s.r.l. ad Anzio, che a Gaeta, presso i Cantieri SANAV, dove fanno scalo tutte le unità della Compagnia.

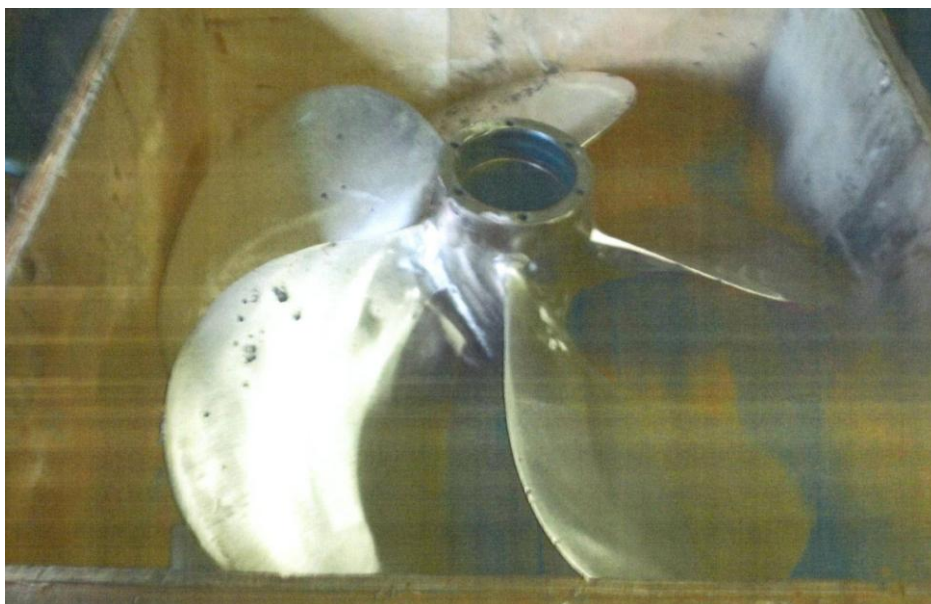
Dette parti di rispetto sono state accertate in buone condizioni di conservazione, fermo restando la necessità per alcune componenti, come per esempio le linee d'assi, che necessitano, in caso d'uso, di un preventivo trattamento anticorrosivo e di lucidatura; parimenti, per le eliche è sufficiente una verifica di equilibrature, mentre per il motore si presume bastante un tagliando completo con successivo collaudo.



Eliche di rispetto A/fo NILO



(a tre pale)



**Eliche di rispetto A/fo GABRI
(a cinque pale)**



**Motore Isotta Fraschini
(mod. ID36SS12V)**



Linee d'assi complete
per A/fo GABRI e A/fo NILO



In relazione al suddetto materiale si è condotta una mirata indagine di mercato sulle compravendite dell'usato che, nel caso di specie, ha interessato anche il comparto degli yachts, i cui risultati sono riprodotti nella tabella che segue

ALISCAFI	N	MAGAZZINO VETOR - ANZIO	CANTIERI SANAV DI GAETA	VALORE (€)
GABRI	1	Coppia di eliche (a 5 pale)		20.000,00
	1		Linea d'asse completa	30.000,00
NILO	1	Coppia di eliche (a 3 pale)		20.000,00
	1		Linea d'asse completa	25.000,00
	1		Motore Isotta Fraschini mod. ID36SS12V	150.000,00
Totale €				245.000,00

Fonti:

<http://ships4ever.com/>
<http://www.global-international.com/ships.php>
http://www.ebay.it/sch/i.html?_nkw=hydrofoil&clk_rvr_id=
<http://www.yachtworld.it/barche/1981/Hydrofoil--2292699/Greece>
http://www.inautia.it/barco_40706052012175750571021025397534.html
<http://www.oceantrekmarine.com/?gclid=CJLjjZfs7L0CFdShtAod72UA9g>

**04. DELLE CONCLUSIONI**

Per le finalità estimative oggetto della seguente C.T.U. si ritengono ammissibili, in via generale, i valori riportati nella seguente tabella, tenuto conto delle risultanze tecniche riportate nel presente elaborato, con specifico riferimento alle effettive condizioni di mantenimento ed efficienza, nonché avuto riguardo delle specifiche peculiarità che costituiscono le unità in esame, ivi comprese le pertinenze separabili precedentemente descritte

VALORE (€ x 1000) BENE	COSTO STORICO	RICOSTRUZIONE	COMMERCIALE	MEDIO ATTRIBUIBILE
A/fo GABRI	508,27	414,00	502,00	500,00
A/fo NILO	350,04	393,72	350,00	350,00
Pertinenze separabili			245,00	245,00



05. DICHIARAZIONE DI RESPONSABILITA' DEL PERITO

La presente perizia è stata redatta in piena libertà del Perito, senza pregiudizi di parte e sotto giuramento prestato innanzi al Giudice per l'adempimento dell'incarico ricevuto, nell'ambito della giustizia, per la funzione sociale di pubblica utilità conferitagli.

Addì, 28 aprile 2014

Il fede

Il C.T.U.

(Com.te Guido Matteini)

S

