



TRIBUNALE CIVILE DI SAVONA
PROCEDURA ESECUTIVA MOBILIARE



Procedura N. 570/2018 tra:

CARRUS Antonello e OTTONELLO Manlio – Creditori procedenti

(Avv. Stefano Olivieri, Foro di Savona)

NAUTICA PINNA e SERVIZI S.r.l. – Creditrice intervenuta

(Avv. Franco Tului e Maria Simona Chelo, Foro di Cagliari; C.T.P. Com.te Alioth Melis)

contro:

SOCIETA' ASSISTENZA SERVIZI S.A.S. di CARRUS MARIA GRAZIELLA

(Avv. Gianluca Gandolini, Foro di Savona)

Giudice dell'Esecuzione: **Dott. Pietro LAVEZZARI**

Consulente Tecnico d'Ufficio: **Prof. Ing. Dario Boote**



Consulente Tecnico d'Ufficio: Prof. Ing. Dario Boote

Nato a Savona il 25/04/1954, res. a Savona, in Via Pirandello n.5/12, iscritto all'Albo degli Ingegneri della Provincia di Savona al n°1008.





RELAZIONE TECNICA

La presente relazione si compone dei seguenti capitoli:

1 – NOMINA, GIURAMENTO, QUESITO

2 - INTRODUZIONE

3 - DESCRIZIONE DELL'IMBARCAZIONE

- 3.1 – Sistemazioni interne
- 3.2 – Motori principali
- 3.3 – Impianto elettrico
- 3.4 – Impianto Audio Video
- 3.5 – Aria condizionata
- 3.6 – Impianto idrico
- 3.7 - Elettrodomestici
- 3.8 – Attrezzature di coperta
- 3.9 – Dotazioni e accessori
 - 3.9.1 – Plancia ponte di coperta
 - 3.9.2 – Plancia ponte fly
 - 3.9.3 – Plancia pozzetto

4 – DOCUMENTI DI BORDO

5 – SCAFO E SOVRASTRUTTURA

6 – ESTERNI

7 – INTERNI: PONTE DI COPERTA

8 – PLANCIA DI COMANDO

9 – INTERNI: PONTE INFERIORE

10 – SALA MACCHINE

11 – VALUTAZIONE ECONOMICA

12 – RISPOSTA ALLE OSSERVAZIONI DI PARTE

- 12.1 - Osservazioni dell'Avv. G. Gandolini, legale Sig.ra Carrus Maria Graziella
- 12.2 - Osservazioni dell'Avv. S. Olivieri, legale Carrus Antonello e Ottonello Manlio
- 12.3 - Osservazioni del Com.te Alioth Melis, C.T.P. Nautica Pinna

13 - CONCLUSIONI





TRIBUNALE CIVILE DI SAVONA

PROCEDURA ESECUTIVA MOBILIARE N. 570/2018

1 - NOMINA, GIURAMENTO, QUESITO

Nell'udienza del 23 ottobre 2018 l'Ill.mo Sig. Giudice Pietro Lavezzari nominava C.T.U. l'Ing Dario Boote il quale prestava giuramento di rito. Il quesito posto al C.T.U. risultava essere il seguente:

“Stimi il CTU il valore dell'imbarcazione pignorata, unitamente a tutto quanto si trova a bordo della stessa.”

Il Giudice, concede al C.T.U. il termine di giorni 60 giorni dall'inizio delle operazioni peritali per il deposito della relazione scritta in cancelleria: a tal fine il C.T.U. farà pervenire ai LEGALI e ai C.T.P. invita lo stesso CTU a comunicare alle parti copia della relazione almeno 15 giorni prima della scadenza del termine, concedendo alle parti ulteriore termine di giorni 7 per l'invio al CTU di eventuali note critiche e osservazioni scritte; invita infine il CTU a rispondere alle predette note e osservazioni delle parti con nota integrativa da depositare congiuntamente alla relazione in via telematica.

2 - INTRODUZIONE

Nella presente relazione sono descritte le condizioni generali della imbarcazione da diporto “Amerigo” di proprietà della Società Assistenza Servizi S.A.S. di Carrus Maria Graziella, attualmente ormeggiata presso il Porto Turistico di Varazze (SV).

Le condizioni dell'imbarcazione sono state accertate nel corso dei seguenti sopralluoghi:

- 12 novembre 2018, apertura delle operazioni peritali;





- 10 dicembre 2018;
- 12 dicembre 2018, prove di avviamento motori e diesel generatore.

I sopralluoghi sono stati effettuati in condizioni di nave galleggiante, ormeggiata di poppa alla banchina lato ovest del Porto Turistico di Varazze. In tali occasioni sono stati visitati tutti i locali direttamente accessibili, senza procedere ad operazioni di smontaggio complesse.

In occasione del terzo sopralluogo del 12/12/2018 è stata effettuata anche una prova di avviamento dei motori principali e del gruppo elettrogeno.

Di tutte le visite sono stati redatti i relativi verbali, allegati alla presente relazione come **Doc. n.1, n.2 e n.3.**

3 - DESCRIZIONE DELL' IMBARCAZIONE

L'unità in oggetto è una imbarcazione da diporto con scafo dislocante interamente in legno, costruita dai cantieri portoghesi Vilareal Do Santos nel 1975 come peschereccio d'altura. Nel corso della sua vita l'unità ha attraversato numerose vicissitudini e cambiato più volte proprietario; nel 2012 è stata oggetto di un importante intervento di refitting ad opera della Nautica Pinna di Bosa (NU) nel corso del quale sono stati effettuati i seguenti lavori:

- Revisione dello scafo con sostituzione di alcune tavole di fasciame ove necessario e riverniciatura dell'opera viva e dell'opera morta;
- Rifacimento completo del rivestimento in teak del ponte di coperta e del flying bridge;
- Rifacimento completo degli interni;
- Rifacimento impianto elettrico con sostituzione dei cablaggi e di parte dei componenti elettrici;
- Revisione completa motori principali;





- Rifacimento impianto idraulico e sostituzione casse acqua;
- Sostituzione strumentazione nautica ed installazione impianto audio/Video.

Attualmente l'imbarcazione è di proprietà della società Assistenza Servizi S.a.S. di Carrus Maria Graziella. Dal 2013 si trova ormeggiata presso la banchina ovest del Porto Turistico di Varazze (SV).

TABELLA I – Principali caratteristiche dell'imbarcazione da diporto "Amerigo" come risultanti da licenza di navigazione n. 018274 dell'Ufficio Corcondariale Marittimo di Sant'Antico

Tipo		Imbarcazione da diporto a motore
Lunghezza fuori tutto	L _{oa}	19,20 m
Larghezza massima	B	5,63 m
Stazza lorda		68,89 GRT
Numero di iscrizione		2 CA 337 D
Cantiere Costruttore		Cantieri Navali Vilareal de Santo Antonio
Luogo di costruzione		Portogallo
Data di costruzione		1975
Proprietario		Società Assistenza Servizi S.a.s.
Scafo		Legno
Sovrastrutture		Legno
Casse gasolio		n.4 per 10'200 litri totali
Casse acqua dolce		n.2 per 3'000 litri totali

3.1 – Sistemazioni interne

Ponte di coperta

- Plancia di comando
- Salone e sala da pranzo
- Zona servizi
- Cucina
- Lavanderia

Ponte superiore (Flying bridge)

- Ripetizione plancia di comando
- Ponte prendisole





- Spazio tender con gru idraulica di servizio

Ponte inferiore

- Cabina armatoriale con bagno
- Due cabine ospiti con letti gemelli e bagno indipendente
- Sala macchine
- Cabina equipaggio con bagno indipendente

3.2 – Motori principali

- Motori principali: N° 2 motori Diesel 4 tempi Yanmar, tipo 6 LYN-UTE
2x232 kW a 3'300 giri/min
- Matricole: motore dritta 40509, motore sinistra 40510
- Ore di moto: motore dritta 4243 h, motore sinistra 4235 h
- Invertitori: n.2 Twin Disc SM 241
- Eliche: n.2 eliche a 5 pale
- Stabilizzatori: n.2 pinne antirollio KOOP Nautic

3.3 – Impianto elettrico

- Gruppo elettrogeno: Panda/ Kubota LMG Marine 24 kW
- Quadro elettrico: in sala macchine
- Batterie motore: n.4 sotto alle casse combustibile di dritta
- Batterie servizi: n.4 sotto alle casse combustibile di sinistra
- Caricabatterie: n.1 Victron Skilla 24/50
n.1 Victron Atlas 12 1500/50
n.1 Victron Phoenix 24 2000/50

3.4 – Impianto Audio Video

- n.1 televisore Sony a tubo catodico da 23" nel salone (di proprietà della





Sig.ra Carrus)

- n.1 televisore Samsung a led da 40" in cabina armatore
- n.2 televisori Samsung led da 25" nelle cabine ospiti
- Impianto WiFi di bordo
- Antenna satellitare SEA TEL

3.5 - Aria Condizionata e riscaldamento

- n.2 gruppi Frigomar 603 L da 39'000 BTU
- n.1 riscaldatore Dantherm CD1100 nel salone;
- n.1 riscaldatore Dantherm CD500 cabina armatore.

3.6 – Impianto idrico

- Distribuzione acqua: n.3 autoclavi
- Boiler: n.1 boiler da 80 litri
- Desalinizzatori: n.1 Sea Recovery 95 l/h
n.1 Sea Recovery 32 l/h

3.7 – Elettrodomestici

- Cucina: frigorifero a due porte con congelatore Whirlpool, cucina gas a 4 fuochi Ariston, forno a microonde Whirlpool
- Lavanderia: lavatrice/asciugatrice REX

3.8 – Attrezzature di coperta

- Salpancore: argano salpancore ORVEA con 1 ruota ad impronte e due campane di tonnellaggio
- Ancora: n.1 ancora tipo CQR
- Bitte di ormeggio: n.2 in acciaio inox e n.6 in legno con passacavi in bronzo





- Passerella: a poppa in legno con azionamento tramite verricello elettrico su ponte superiore
- Scala reale: Lato di dritta in legno, con azionamento manuale
- Gruetta: Gruetta FASSI su flying bridge da kg 2'600

3.9 – Dotazioni e accessori

3.9.1 - Plancia ponte coperta

- Timoneria: idraulica a ruota in legno
- Consolle motori principali: n.2 Yanmar con contagiri digitale e contatore ore di moto
- Manette e invertitori Microcommander
- Radar: n.1 Raytheon R1210 XX
n.1 Raytheon R41 X
- Pilota automatico: n.2 B & G
- Misuratore velocità, scandaglio e velocità vento: B & G
- GPS: n.1 B & G
- Radio VHF e HF: Sailor Compact VHF RT2047, HF SSB R2122
- Ricevitore meteofax: Navtex 2

3.9.2 - Plancia ponte fly

- Timoneria: idraulica a ruota in legno
- Consolle motori principali: n.2 Yanmar con contagiri analogico e contatore ore di moto
- Manette e invertitori Microcommander
- Radio VHF: Sailor Compact VHF RT2046
- Pilota automatico: n.1 B & G





3.9.3 – Pannello pozzetto

- Contagiri motori principali
- Manette e invertitori Microcommander
- Pilota automatico: n.1 B & G
- Interruttori avviamento e stop

4 – DOCUMENTI DI BORDO

In occasione del sopralluogo del 23/11/2018 al C.T.U. sono stati forniti i seguenti documenti:

- 1) Licenza di navigazione n. 018274 (Allegato alla presente relazione come **Doc. n.4**).
- 2) Attestato di idoneità al rilascio del certificato di sicurezza rilasciato da UDICER/NAUTITEST in data 19/06/2017 e valido fino al 18/02/2022 (**Doc. n.5**).
- 3) Certificato di iscrizione al Registro delle Attività Alimentari per “Ristorazione Pubblica e Collettiva” rilasciato dal Ministero della Salute il 2 luglio 2013 (**Doc. n.6**).

5 - SCAFO E SOVRASTRUTTURA

La nave dall'esterno presenta linee classiche, insellatura pronunciata e sovrastrutture molto estese in lunghezza. Lo scafo è costruito in legno di iroko e rivestimento dei ponti in teak. L'opera morta è verniciata di blu con una linea bianca in corrispondenza del galleggiamento che divide l'opera morta dalla carena, di cui si intravede la verniciatura anti vegetativa di colore marrone. Il parapetto per metà dell'altezza (falchetta) è realizzato con fasciame in legno e chiuso superiormente da un capodibanda in legno, e per la restante altezza con una battagliola con candelieri in tubi di acciaio e secondo capodibanda in legno.





Tra lo scafo e il parapetto in legno una cima di colore grigio chiaro funge da motivo estetico e da parabordi. Sia a dritta che a sinistra la falchetta è dotata di una apertura per l'entrata a bordo laterale (barcarizzo). In corrispondenza del barcarizzo di dritta è appesa una passerella in legno.

La sovrastruttura, anch'essa in legno verniciata di colore bianco, si estende per buona parte della lunghezza dello scafo ed è dotata di un flying bridge accessibile sul quale si trova la ripetizione della plancia di comando. Tutto il flying bridge è contornato da un tendalino di tessuto blu.

Già guardando la barca da poppa (**Foto 5.1**) si può notare una evidente differenza delle condizioni dello scafo tra lato destro e sinistro. Dal lato destro infatti la vernice di colore blu dello scafo si presenta opacizzata, con diverse righe all'altezza degli oblò, macchie di colore più chiare e più scure e con evidenti colature di acqua dal ponte. La vernice trasparente del parapetto in legno si sta sfogliando su tutta la lunghezza e la cima tra parapetto e scafo in alcuni punti è sporca di nero (vedi **Foto 5.2 - 5.6**).

Il lato di sinistra è in condizioni decisamente migliori: la vernice è di colore più scuro e con tonalità omogenea, il legno presenta ancora una verniciatura per lo più trasparente, con meno sfogliature (vedi **Foto 5.7 - 5.9**).

Anche la sovrastruttura sul lato di dritta ha una verniciatura più opaca mentre su quello di sinistra è leggermente migliore. Le rifiniture in legno, quali il bordino a filo del flying bridge, i bordi delle potenze che si collegano alla murata, e le porte che danno accesso alla plancia, presentano numerose sfogliature della vernice su entrambi i lati e sulla parte prodiera (vedi stesse foto precedenti).

- *Nota del C.T.U.:*

Le condizioni dello scafo appaiono decisamente buone sul lato di sinistra,





almeno per quello che riguarda la verniciatura di opera morta, sovrastrutture e rifiniture in legno, mentre per il lato di dritta, più esposto al sole, la vernice blu è scolorita e quella delle parti in legno sfogliata in più punti. Considerando che la barca è ferma dal 2013, e da allora non ha subito alcun intervento di manutenzione, le condizioni possono essere considerate accettabili. Per ottenere un netto miglioramento sarebbe sufficiente una riverniciatura dello scafo, delle sovrastrutture e delle parti in legno, previa carteggiatura e opportuna preparazione delle superfici.

6 - ESTERNI

Nel seguito, per una migliore descrizione dell'imbarcazione, si farà riferimento ai piani generali, allegati alla presente relazione con **Doc. n.07**, in cui ogni zona descritta nella presente relazione è indicata con un numero tra parentesi.

L'accesso alla barca è assicurato da un barcarizzo centrale a poppa dotato di passerella in legno di tipo fisso, brandeggiabile tramite cima collegata ad un verricello posto sul flying bridge (**Foto 6.1**). Da qui si entra nel pozzetto (**1**) coperto da un tendalino in tela con finestrature in acetato trasparente e in buone condizioni. Al centro del pozzetto si trova un puntello di sostegno del flying bridge con intorno un tavolo rotondo in legno. Il ponte è rivestito in teak scuro a doghe dritte ancora in buone condizioni (**Foto 6.2**).

Sul lato di sinistra, a fianco della porta di entrata nel salone, è sistemato un divanetto a due posti in legno con cuscini imbottiti e rivestimento in tessuto a righe (**Foto 6.3**). Sopra al divanetto è inserito a parete un pannello con la ripetizione dei comandi per le manovre da poppa (**Foto 6.4**). Sul lato di dritta si trova un altro divanetto identico al primo (**Foto 6.5**). Il ponte soprastante presenta una buona finitura con pannelli verniciati di bianco, l'anguilla centrale e





i bagli in legno, tutto in ottime condizioni. L'illuminazione è fornita da due plafoniere in ottone (**Foto 6.6**).

L'accesso a prua è assicurato da due passavanti di larghezza più che sufficiente. Il fasciame del passavanti di dritta (**2**) è sfogliato, così come il capodibanda della falchetta e della battagliola mentre gli scalmotti della falchetta sono verniciati in bianco e in buone condizioni; identiche osservazioni valgono per il passavanti di sinistra (**3**). Le griglie di aereazione, la porta della plancia e la targa con la scritta "Amerigo" presentano ampie sfogliature della verniciatura su entrambi i lati (**Foto 6.7 e 7.8**).

All'estrema prua (**4**) il rivestimento del ponte in teak presenta diverse sfogliature in diversi punti ma le condizioni del teak sono buone senza vuoti nei comenti o riduzioni visibili dello spessore delle doghe (**Foto 6.9**). Al centro, a prora di due pannelli di legno bianco, si trova l'argano salpancore di marca "ORVEA" con ruota ad impronte sul lato di dritta, una campana di tonnellaggio a sinistra e una verticale sopra alla cassa dell'argano. A destra e a sinistra dell'argano, su due basamenti in legno alti circa cm 70, sono fissate due bitte in acciaio inox (**Foto 6.10**). Altre due bitte in legno sono fissate insieme al passacavi in ottone, agli scalmotti della falchetta. Tutti i legni, anche se strutturalmente integri, sono sfogliati per l'esposizione continua al sole (**Foto 6.11**).

Appoggiate alla faccia prodiera della sovrastruttura vi sono due casse-ripostiglio in legno con verniciatura a flatting, due maniche a vento in ottone e un osteriggio con vetri e griglia di protezione in ottone (**Foto 6.12**).

- *Nota del C.T.U.:*

Le condizioni delle parti esterne del ponte di coperta riflettono le conseguenze dell'esposizione agli agenti atmosferici. Tuttavia non vi sono segni di





deterioramento dei componenti strutturali, quali rivestimento del ponte e delle rifiniture in legno (corrimano, porte etc). Sarebbe sufficiente un ripristino totale della verniciatura, previa rimozione della verniciatura sfogliata, preparazione delle superfici e verniciatura. Per il rivestimento del ponte in teak sarebbe necessario procedere con una leggera carteggiatura dei listoni in teak e successiva applicazione di specifici cicli protettivi.

Dalla scaletta in legno visibile nella **Foto 6.5**, si accede al flying bridge attraverso un passo d'uomo con cornice e portello di chiusura in legno (5); il passo d'uomo, al livello del fly è contornato da una balaustra con candelieri in acciaio e capodibanda in legno, per facilitare la risalita (**Foto 6.13**).

Tutto il ponte fly è rivestito con teak a doghe dritte e di colore grigio naturale; il calafataggio in gomma è in buone condizioni a parte alcuni punti in cui i comenti sono vuoti (**Foto 6.14**). Tutto il fly (6) è circondato da una battagliola in tubi di acciaio inox con tendalino in tessuto, blu verso l'esterno e beige verso l'interno; il tendalino è legato alla battagliola e ben teso e si presenta in ottime condizioni. A poppa è installata una gruettina (7) con portata di kg 2'600 per il varo del tender (**Foto 6.15**); la zattera gonfiabile Zodiac situata all'estrema poppa del fly (8) ha l'etichetta delle revisioni completamente cancellata e non è stato possibile capire per quante persone è adibita e se ha un collaudo ancora valido (**Foto 6.16**).

Alla base dell'alberetto portabandiera si trova il verricello per sollevare o abbassare la passerella di poppa (**Foto 6.17 e 7.18**).

Al centro del fly è posizionato un roll bar in tubi di acciaio verniciato in bianco che sostiene la strumentazione di navigazione, due radar, due satellitari, antenne radio e luci. L'alberetto in legno con una crocetta supporta altra strumentazione





e due luci di illuminazione del fly (**Foto 6.19**). L'alberetto alla base è dotato di una piccola battagliola in legno e di un estintore da 5kg parzialmente scarico (**Foto 6.20**).

Verso prora il fly è dotato di un tavolo quadrato con un divano grande per madiere e due divani a due posti per paramezzale (**9**); i divani hanno una struttura in legno verniciato di bianco e il pianale di seduta verniciato a flatting (**Foto 6.22**).

All'estrema prora si trova la plancia di comando (**10**) con struttura in legno verniciato di bianco e inserti in legno verniciati a flatting. Sulla parete verticale, oltre alla ruota del timone, si trovano due sportelli con griglia di aereazione in legno. Sopra alle griglie sono fissati due "tienti bene" in legno. La consolle, al momento della visita era protetta con un telo blu, in buone condizioni, che è stato rimosso per accedere agli strumenti. La strumentazione al centro, davanti alla ruota del timone, è ulteriormente protetta da una teca in vetro apribile con cornice in legno (**Foto 6.23 e 6.24**). All'interno vi sono due pannelli marcati Yanmar con contagiri e i comandi di start e stop dei due motori principali. A destra vi sono le manette per il controllo dei due motori con tastierino e monitor del pilota, marcati B&W (**Foto 6.25**) e a sinistra il telefono VHF, anch'esso protetto da una teca in vetro e legno (**Foto 6.26**).

- *Nota del C.T.U.:*

Anche per il flying bridge vale quanto già espresso dal C.T.U. per il ponte di coperta. Sono comunque da sottolineare le ottime condizioni della plancia di comando dovute alla copertura di protezione.

7 – INTERNI: PONTE DI COPERTA

Dal pozzetto di poppa, attraverso una porta scorrevole in legno con ampia





vetratura si accede ad un ampio locale “open space” diviso in due zone da un divano a “C” a cinque posti sul lato di destra e da un altro divano a tre posti sul lato di sinistra, entrambi con struttura in legno e rivestimento in tessuto giallo (**Foto 7.1 e 7.2**). La zona verso poppa è adibita a salone (**11**) e arredata con il divano a “C” sul lato di destra (**Foto 7.3**), un mobile bar sulla sinistra con TV e un tavolino basso al centro, quest’ultimo di proprietà della Sig.ra Carrus (**Foto 7.4**). Tutte le pareti sono rivestite in legno di mogano e decorate con quadri di vario genere, le ampie finestre fisse sono dotate di chiambrane e tendaggi in tessuto giallo della stessa tonalità dei divani. Il pavimento è in legno con una rosa dei venti intarsiata al centro (**Foto 7.5**). Il ciellino è rivestito in legno verniciato di bianco, con anguilla centrale e bagli in legno scuro lucido (**Foto n.7.6**).

Proseguendo verso prora si trova la zona pranzo (**12**); il divano a “C” prosegue sul lato di destra con altre 5 sedute intorno ad un tavolo ovale in legno (**Foto n.7.7**). Dall’altro lato del tavolo due poltroncine rivestite in tessuto giallo aumentano le sedute al tavolo (**Foto n.7.8**). Sul lato di sinistra si trova un altro mobile bar a tutta altezza in legno di mogano lucidato con antine basse curve e parete a specchio con scaffali in vetro per le bottiglie; ai lati si trovano due stipetti a colonna (**Foto n.7.9**). Al centro la scala di discesa sottocoperta costituisce la separazione tra la zona pranzo e il corridoio che porta alla plancia di comando (**Foto n.7.10**). A sinistra, vicino al mobile bar, è sistemato un riscaldatore Dantherm CD1100 e un estintore da 3 kg carico con collaudo valido fino al 2022.

Sul lato di destra si trova un locale adibito a lavanderia (**13**) con lavatrice, scaffali in formica color beige con rifiniture in legno e altre attrezzature per la





pulizia (**Foto n.7.11 e 8.12**). Sul lato di sinistra si trova la cucinotta (**14**) con pianta a L. All'ingresso, sul lato di sinistra si trova una scaffalatura porta spezie e un fornello a microonde (**Foto n.7.13**). Sul lato di dritta si trova un frigorifero alto a due porte con congelatore Whirlpool e subito dopo una cucina a gas REX con quattro fuochi e una piccola cassetiera in legno con 6 cassetti; in alto diversi scaffali per prodotti alimentari (**Foto n.7.14**).

Sul lato a murata, sotto alla finestratura, si trova un lavello a due conche montato su un mobile in legno con diversi stipetti (**Foto n.7.15**). Verso poppa il banco di lavoro continua e forma un angolo. Sotto al piano è installata la lavastoviglie e uno stipetto con ante in legno a persiana. In alto sono appesi 4 pensili con ante in legno (**Foto n.7.16**). Ovunque si trovano contenitori di alimenti, spezie e quant'altro necessario alla preparazione di pasti.

- *Nota del C.T.U.:*

Le condizioni degli interni sono ottime con legni lucidati, esenti da graffi o danni di alcun genere. Anche i rivestimenti sono in ottime condizioni e denotano una continua manutenzione da parte della proprietà. Cucina e lavanderia hanno un aspetto più disordinato ma semplicemente dovuto ad uso recente e continuo. Non sono necessari interventi di alcun genere.

8 – PLANCIA DI COMANDO

La plancia di comando (**15**) si trova all'estrema prua della sovrastruttura e vi si accede o dall'interno attraversando il salone, la zona pranzo, il corridoio e una porta in legno a persianetta, oppure dall'esterno dalle due porte laterali anch'esse in legno con oblò rotondi in vetro trasparente. Anche in questo caso le condizioni delle porte dall'esterno sono leggermente sfogliate mentre dall'interno sono praticamente perfette. La paratia frontale è dotata di tre ampie





finestrature con tergicristalli, che al momento della visita erano protette da un telone bianco (vedi **Foto n.6.12**). L'interno è tutto in legno di mogano lucidato e in perfette condizioni; la plancia ha il timone al centro e la consolle estesa da dritta a sinistra (**Foto 8.1 – 8.3**). A ridosso della paratia di poppa è accostato un divanetto in legno e tessuto giallo a tre posti, uno scaffale per libri e carte nautiche, un barometro e un orologio in ottone, tutti in stile navale (**Foto 8.4**). Il pavimento è in doghe di legno di mogano scuro e il cielino in legno verniciato di bianco con bagli e anguilla in legno scuro verniciato a flatting lucido.

La plancia è dotata di una ruota del timone di tipo classico in legno con corona in bronzo. Sulla consolle in posizione si trova la seguente strumentazione:

- al centro i due strumenti di controllo dei motori principali Yanmar, sinistro e destro, consistenti ciascuno in un monitor riportante la scala dei giri motore, la chiave di avviamento dei motori con il pulsante rosso di “stop”, un portafusibili e altri interruttori. I due contaore dei motori segnano 4'235 ore per il motore di sinistra e 4'343 per il motore di destra (**Foto n.8.5**). Sotto ai due pannelli sono alloggiati gli interruttori di azionamento dei tre tergicristalli.

- sopra ai monitor Yanmar sono presenti (**Foto n.8.5**):

- due tastierini del pilota automatico B&G;
- GPS B&G;
- tastierino network DATA B&G
- tastierino network QUAD B&G
- velocità vento B&G

- a sinistra della timoneria sulla consolle è fissato lo schermo del secondo radar modello Raytheon R2110 XX (**Foto n.8.6**);

- A destra della timoneria, sulla consolle sono posizionate le manette dei due





motori e sopra lo schermo del secondo radar modello Raytheon R41X (**Foto n.8.7**).

- A lato del radar è montato un sistema trasmittente/ricevente VHF marca Sailor composto da altoparlante, unità trasmittente e tastierino (**Foto n.8.8**). Accanto un telefono a tastiera.

In plancia è presente un estintore a polvere da 6 kg con collaudo valido fino al 20121.

- *Nota del C.T.U.:*

Le condizioni degli arredi della plancia di comando sono ottime. Le attrezzature di navigazione, pur se un po' datate, sono di buona marca e funzionali. Non sono necessari interventi di alcun genere.

9 – INTERNI: PONTE INFERIORE

Scendendo dalla scala in legno sotto coperta (**Foto 9.1**) ci si trova di fronte la porta di accesso alla cabina armatore (**16**) (**Foto 9.2**). Tutte le porte sono in legno di mogano, decorate con dipinti tutti diversi su entrambi i lati dall'artista sarda Pina Monne, nota in Sardegna per l'esecuzione di murales piuttosto famosi. Sul lato di dritta si trova un letto matrimoniale con struttura in legno lucido (**Foto 9.3**) e a sinistra una toeletta con cassetiera e poltroncina rivestite in tessuto giallo (**Foto 9.4**). Ai piedi del letto è installato un televisore a led Samsung da 40". Le pareti a murata sono rivestite di doghe in legno mentre le pareti per madiere sono rivestite con tappezzeria in tessuto giallo. Il pavimento è in legno con ricchi intarsi (**Foto 9.5**) mentre il cielino è in doghe di legno bianco.

Da una porta decorata con dipinto (**Foto 9.6**) si accede al bagno armatore situato all'estrema prua (**17**). Tutto il mobilio del bagno è realizzato in legno di mogano





lucidato e in condizioni ottime, come i due lavelli in ceramica, uno a destra e l'altro a sinistra, le specchiere e il rivestimento delle pareti. La rubinetteria e gli accessori sono in ottone opaco ma in buone condizioni, il WC è in ceramica, di tipo nautico con azionamento a mano (**Foto 9.7 e 9.8**). Il pavimento è in doghe di mogano (**Foto 9.9**) mentre il cielino è in doghe di legno bianco con plafoniere in ottone e con un ampio portellino in vetro per dare luce e cambio aria all'ambiente (**Foto 9.10**).

Anche la doccia è tutta rivestita in mogano con portine in vetro e cornice in legno, carabottino classico, seduta e rubinetteria in ottone (**Foto 9.11**), anche questa in ottime condizioni.

- *Nota del C.T.U.:*

Le condizioni della cabina armatore e relativo bagno sono ottime, sia per quanto riguarda i legni che i rivestimenti in tessuto.

Dal portellino sulla parete prodiera della doccia, visibile nella **Foto 9.11**, si accede al gavone di prua (**18**) dove sono riposte le catene dell' ancora (**Foto 9.12**). Guardando all'interno del gavone ci si può rendere conto delle dimensioni degli elementi strutturali dello scafo (costole, bagli e anguille) e delle buone condizioni in cui si trovano (**Foto 9.13 e 9.14**).

Stessa impressione si è avuta spagliolando il pavimento del bagno e ispezionando la sentina sottostante. Notevoli sono le dimensioni dei madieri e delle costole, tutto verniciato con vernice grigia, probabilmente al cloro caucciù, la cosiddetta "turafori" (**Foto 9.15**). Le tubazioni dell'acqua sono in plastica (sistema Acron) così come quelle degli scarichi (**Foto 9.16**).

- *Nota del C.T.U.:*

Dall'ispezione di queste parti di struttura dello scafo, emergono chiaramente la





solidità e le dimensioni delle strutture che sono anch'esse in ottime condizioni.

La zona ospiti è costituita da due cabine doppie con letti a piano (non a castello) entrambe dotate di bagno indipendente. Scendendo dalla scaletta che porta sottocoperta si ha la prima cabina sul lato di dritta **(19)** con due letti singoli con struttura in legno, copriletti con colorazione sulle tonalità del giallo chiaro e comodino centrale con 4 cassette. Tutte le pareti sono rivestite in legno, con ripiano portaoggetti a murata sotto agli oblò rotondi in ottone, cielino in doghe di legno verniciato di bianco e plafoniera in ottone, una parete è rivestita in tessuto giallo riportante il nome dell'imbarcazione "Amerigo". Il pavimento è in legno finemente intarsiato (**Foto 9.17 e 9.18**). A murata l'arredo è completato da un armadio con anta a persiana sul quale è anche fissato un piccolo televisore a led Samsung da 25" (**Foto 9.19**).

Il bagno indipendente contiene un WC nautico manuale, un lavello con rubinetto monocomando, piano in piastrelle di ceramica con colorazione sul giallo, ampio specchio, stipetti, scaffali e dotazione completa di accessori tra cui l'asciugacapelli elettrico. Le pareti sono rivestite di pannelli in formica bianca, pavimento con finte doghe in teak e soffitto in legno bianco (**Foto 9.20 e 9.21**). Anche la doccia è rivestita con pannelli in formica bianca, fondo con carabottino in legno e rubinetteria monocomando (**Foto 9.22**).

La seconda cabina ospiti sul lato di sinistra **(20)** è speculare rispetto alla precedente, bagno compreso, con l'unica variante di avere tutti i rivestimenti in tessuto e le rifiniture del bagno con colorazione in azzurro (**Foto 9.23 - 9.26**).

In entrambe le cabine è posizionato all'entrata un estintore a polvere da 2 kg con etichetta di collaudo ormai scaduto (**Foto 9.27 e 9.28**).

La cabina equipaggio è sottocoperta **(21)**, separata dalla zona notte di armatore





ed ospiti dalla sala macchine. Per raggiungerla è necessario risalire sul ponte di coperta, uscire nel pozzetto ed entrare dalla porta situata nel passavanti di sinistra. La porta è in legno di mogano con oblò rotondo in vetro trasparente: dalla parte esterna presenta alcune sfogliature della verniciatura mentre dall'interno è in ottime condizioni (**Foto 9.29**). Da qui si scende sottocoperta attraverso una scaletta ripida dotata di tientibene (**Foto 9.30**): verso prora si entra in sala macchine e verso poppa si trova la cabina equipaggio.

La cabina equipaggio è di metratura molto ampia, dotata di due letti a piano con materassi e copriletti, pareti rivestite in formica beige, pavimento a doghe di teak sintetico e rifiniture in legno (profili, angoli, griglie etc.). Al centro vi è un tavolo rotondo. L'illuminazione è assicurata da due oblò rotondi in ottone (**Foto 9.31 e 9.32**). La cabina è dotata di bagno indipendente con WC, lavello e doccia (**Foto 9.33**).

Nota del C.T.U.: a parte le zone esposte tutte le rifiniture in legno sono in ottime condizioni

10 – SALA MACCHINE

Dalla porta situata sul passavanti di sinistra si scende sottocoperta attraverso una scaletta ripida (**22**) dotata di tientibene (**Foto n.9.30**): verso poppa si trova la cabina equipaggio e verso prora si entra in sala macchine attraverso una porta tagliafuoco (**Foto n.10.1**). La sala macchine (**23**) è abbastanza spaziosa con un passaggio centrale tra i due motori principali al termine del quale si trova il quadro elettrico principale e un boiler dell'acqua calda (**Foto 10.2**); a dritta del quadro elettrico, in basso, è sistemato un caricabatterie e l'inverter (quadri di colore blu).

Sul lato di sinistra della porta di ingresso si trova l'officina di bordo, dotata di





un banchetto di lavoro e con l'attrezzatura per gli interventi di manutenzione e riparazione della sala macchine (**Foto 10.3**); sotto al banchetto è installata la centralina oleodinamica delle due pinne stabilizzatrici (**Foto 10.4**).

A lato del corridoietto centrale si trovano i due motori principali Yanmar, (**Foto 10.5 e 10.6**); motori, tubi di scarico e silenziatori sono ben ordinati, puliti e senza perdite d'olio. A murata sono sistemate 2 casse combustibile a dritta e 2 a sinistra (**Foto 10.7 e 10.8**); su ogni lato, tra le due casse di prora e di poppa, si trovano i silenziatori del sistema dei gas di scarico dei motori principali (**Foto 10.9 e 10.10**).

Su una incastellatura di profilati d'alluminio sopra ai motori principali, sono sistemati due dissalatori di marca Sea Recovery; il contaore di quello di sinistra segna 1027 ore mentre quello di destra segna 951 ore (**Foto 10.11 e 10.12**). Sotto al banco di lavoro è sistemata la pompa di servizio dei dissalatori (**Foto 10.13**).

Sul lato di sinistra della porta di ingresso si trova il generatore elettrico Panda/Kubota (**Foto 10.14**) e al di sopra i gruppi del sistema frigorifero dell'aria condizionata e relativo quadro (**Foto 10.15**). Sulla paratia di poppa è fissato il quadro elettrico e la centralina oleodinamica di controllo del generatore elettrico, dei verricelli, della gruetta e della passerella (**Foto 10.16**).

Sulla destra, tra la cassa combustibile e il generatore elettrico sono appoggiate sul pagliolo alcune batterie (**Foto 10.17**). Le batterie di avviamento motori e dei servizi sono invece sistemate sotto alle casse combustibile. Sulla paratia di poppa, a sinistra del quadro elettrico principale, sono fissati tubi e filtri dell'impianto idrico (**Foto 10.18 e 10.19**). Le tubazioni sono in materiale plastico, sistema integrato Acron. Sulla parte superiore della paratia si trovano i





due estrattori di sinistra e di destra (**Foto 10.20 e 10.21**).

Nella **Foto 10.22** è visibile la coibentazione del cielino della sala macchine in pannelli di alluminio con isolante all'interno (di cui non è possibile stabilire la natura) e il serbatoio del sistema antincendio a pioggia.

Anche in sala macchine sono stati rimossi i paglioli per prendere visione dello stato delle strutture del fondo che, come è possibile notare nelle **Foto 10.23 e 10.24**, sono di notevoli dimensioni e in ottimo stato.

Dalla cabina equipaggio, attraverso un piccolo portellino posto sulla paratia poppiera, si accede alla macchina del timone, costituita da due martinetti idraulici collegati alla barra dell'unico timone centrale (**Foto 10.25 e 10.26**).

- *Nota del C.T.U.:*

Tutto lo spazio della sala macchine è occupato da attrezzature e componenti meccanici disposti in modo razionale e in buon ordine. Non si sono notati trafileggi d'olio o altre tracce di sporcizia. In occasione del sopralluogo del 12 dicembre 2018 il C.T.U., insieme alla Sig.ra Carrus e a un tecnico motorista, ha verificato positivamente l'avviamento dei due motori principali e del gruppo diesel-generatore. Anche in questo caso, le condizioni della sala macchine si possono definire buone.

Stessa impressione vale per le strutture del fondo della zona di poppa che sono di notevoli dimensioni e in buono stato. D'altra parte non va dimenticato che l'imbarcazione era stata originariamente progettata e costruita per l'utilizzo come peschereccio d'altura e quindi con criteri di robustezza e affidabilità ben superiori a quelli richiesti per una imbarcazione da diporto.

Nelle **Foto 10.27 e 10.28** si possono vedere, se pur non perfettamente a causa dei riflessi dell'acqua, le due eliche di sinistra e di dritta rispettivamente, che





appaiono ricoperte di flora marina, a causa del lungo periodo di inattività del sistema propulsivo. Le stesse considerazioni valgono per il timone (**Foto 10.29**) e per le pinne stabilizzatrici (**Foto 10.30**).

11 – VALUTAZIONE ECONOMICA

L'imbarcazione da diporto a motore "Amerigo" appartiene a quella categoria di unità da lavoro di dimensioni medio-piccole (20 metri), in questo caso pescherecci, trasformata successivamente in motoryacht. Avendo un'età di circa 43 anni, essa può essere classificata come una imbarcazione decisamente "vecchia" o come "imbarcazione d'epoca", in funzione dello stato di conservazione in cui si trova l'unità.

Da quanto rilevato nel corso dei sopralluoghi effettuati, il sottoscritto C.T.U. propende per la seconda classificazione, essendo le condizioni generali buone per certe parti (parti esterne), molto buone per altre (sala macchine) e decisamente ottime per tutti gli interni.

In sintesi l'imbarcazione in oggetto possiede molte caratteristiche positive e alcune parzialmente negative di seguito sintetizzate.

Per quelle positive:

- Le strutture dello scafo sono di dimensioni generose e in ottime condizioni.
Il fatto poi che l'unità fosse originariamente una barca da lavoro, conferisce all'unità una grande affidabilità e sicurezza nell'utilizzo in mare aperto.
- La sala macchine è attrezzata con tutti i componenti necessari per la navigazione e mantenuti in efficienza da una buona manutenzione del bordo.
I motori principali e il diesel generatore in particolare sono stati avviati e si sono rivelati perfettamente funzionanti.
- Anche le attrezzature di coperta, anche se un po' datate, sono complete.





- Gli interni sono perfettamente conservati e sono quelli che danno all'imbarcazione l'aspetto di una ottima "imbarcazione d'epoca".

Per quelle parzialmente negative:

- Le condizioni delle parti esterne, ponte di coperta e flying bridge, hanno risentito della lunga esposizione agli agenti atmosferici: sarebbe necessario quindi riverniciare le rifiniture in legno (fascia superiore delle murate in legno, corrimano, porte esterne, etc.) e applicare un ciclo protettivo ai fasciami in teak del ponte di coperta e del flying bridge, ovviamente dopo una energica carteggiatura e un controllo del calafataggio.
- La verniciatura delle murate dello scafo non è più omogenea e riporta diverse graffiature e zone scolorite. Sarebbe quindi necessaria la riverniciatura di tutta l'opera morta.
- Le condizioni della carena non hanno potuto essere verificate in quanto l'imbarcazione è stata visitata sempre in acqua. Da come si presentano le parti parzialmente visibile quali eliche, timoni e pinne, la carena necessita di una pulizia completa e dell'applicazione di vernice antivegetativa.
- L'unità è completamente costruita in legno, elemento questo di particolare pregio per una imbarcazione d'epoca e che rende sempre possibile qualsiasi genere di intervento di riparazione o ristrutturazione.

Per quanto riguarda la stima dell'imbarcazione "Amerigo" è difficile stabilire un valore oggettivo con gli usuali criteri utilizzati per barche standard e più recenti; nel caso in oggetto si tratta infatti di una imbarcazione d'epoca in buone condizioni, con caratteristiche estetiche molto particolari e quindi di una imbarcazione "rara", molto apprezzata da un mercato ristretto di "appassionati".

Il C.T.U. ha anche effettuato una ricerca di imbarcazioni simili per tipologia ed





età, ma senza trovare molti esemplari con le stesse caratteristiche di quella in oggetto. Nell'allegato **Doc. n.08** sono raccolte 5 imbarcazioni simili, ma solo per dimensioni, essendo tutte più recenti dell'imbarcazione che ci occupa. Il valore medio delle prime quattro imbarcazioni, valore questo "richiesto" in fase di vendita, si aggira intorno a € 800'000,00 – 850'000,00. La barca n.5, che ha una impostazione simile all'"Amerigo" ma è 5 metri più corta e molto più recente, ha un valore, sempre "richiesto", di € 480'000,00; rapportando tale cifra alla lunghezza di 20 metri si giunge allo stesso valore di cui sopra.

Questo confronto, se da un lato può abbassare il valore dell'"Amerigo" in quanto più datata, dall'altro lo può incrementare come barca d'epoca.

Tenendo quindi conto dei risultati di questo confronto e del fatto che l'imbarcazione "Amerigo" è completamente in legno, ha un carattere di imbarcazione d'epoca decisamente più marcato delle altre, condizioni generali molto buone ma necessita degli interventi di ripristino sopra elencati, si ritiene di poter attribuire al M/Y "Amerigo" nello stato in cui si trova attualmente, un valore complessivo compreso nel seguente intervallo:

€ 650'000,00 - € 750'000,00

12 - RISPOSTA DEL C.T.U. ALLE OSSERVAZIONI DI PARTE

Terminate le operazioni peritali, il sottoscritto C.T.U. ha inviato il giorno 03/01/2019 la bozza della sua relazione tecnica al legale di Carrus Antonello e Ottonello Manlio, Avv. Stefano Olivieri, al perito di parte Nautica Pinna, Com.te Alioth Melis e al legale della Società Assistenza Servizi, Avv. Gianluca Gandalini, chiedendo di ricevere le relative osservazioni entro il 10/01/2019.

12.1 - Osservazioni dell'Avv. G. Gandalini, legale Sig.ra Carrus Maria Graziella





Le osservazioni dell'Avv. Gandalini sono giunte al C.T.U. per Email il giorno 07/01/2019 e sono allegate alla presente relazione come **Doc. n. 09**. Di seguito il C.T.U. risponde alle osservazioni del legale C.T.P. A - Leasing.

L'Avv. Gandalini ha precisato che n.2 componenti di arredo non erano parte delle dotazioni di bordo ma sono di proprietà della Sig.ra Carrus e altre 2 voci relative all'impianto audio e alle attrezzature di navigazione (bussola) non sono più presenti a bordo. Il C.T.U. ha modificato di conseguenza la relazione tecnica senza però modificare il valore della stima, ritenendo il valore delle parti cui si riferiscono le osservazioni dell'Avv. Gandalini di entità tale da non influenzare il valore dell'imbarcazione o, comunque, rientranti nella tolleranza dell'intervallo della stima.

12.2 - Osservazioni dell'Avv. S. Olivieri, legale Carrus Antonello e Ottonello Manlio

L'Avv. Olivieri ha risposto con Email dell' 11/01/2019 (**Doc. n. 10**) comunicando di non avere alcuna osservazione sulla bozza di relazione del C.T.U.

12.3 - Osservazioni del Com.te Alioth Melis, C.T.P. Nautica Pinna

Le osservazioni del Com.te Melis sono giunte al C.T.U. per Email il giorno 11/01/2019 e sono allegate alla presente relazione come **Doc. n. 11**. Di seguito il C.T.U. risponde alle osservazioni del C.T.U. Nautica Pinna.

Il C.T.U. concorda con il Com.te Melis di orientare la stima dell'imbarcazione in oggetto verso il valore superiore, pari a € 750'000,00, date le ottime condizioni della barca. Nella determinazione di tale valore, comunque, il C.T.U. ha tenuto conto dei lavori necessari per ripristinare le condizioni dello scafo e di parte delle zone esposte agli agenti atmosferici, come già rappresentato nelle





note del C.T.U. del Capitolo 5 e 6 della relazione tecnica.

13 - CONCLUSIONI

Da quanto sopra esposto, tenendo conto delle osservazioni ricevute dal C.T.P. e dai legali delle Parti, il sottoscritto C.T.U. sintetizza di seguito le conclusioni alle quali è giunto attraverso le operazioni peritali svolte.

Il M/Y "Amerigo" si può considerare a tutti gli effetti una imbarcazione d'epoca in condizioni generali molto buone, con interni di particolare fattura e pregio e scafo realizzato strutturalmente senza economia. Va solo segnalata la necessità di alcuni interventi di ripristino delle parti esterne dello scafo e delle sovrastrutture che sono rimaste esposte per parecchio tempo agli agenti atmosferici; di questo il C.T.U. ha comunque già tenuto conto nella determinazione della stima dell'imbarcazione.

L'imbarcazione è pertanto idonea alla sua immissione nel mercato del naviglio usato d'epoca e per la sua possibile vendita si ritiene congruo un valore compreso nell'intervallo:

€ 650'000,00 - € 750'000,00

Il C.T.U. raccomanda inoltre di orientare il prezzo iniziale di vendita decisamente verso l'estremo superiore, data anche l'unicità dell'imbarcazione, oltre che le buone condizioni cui si è fatto già cenno più volte.

Tale valore è il risultato di una stima conseguente all'attestazione delle condizioni generali dell'imbarcazione in cui si trovava al momento dei sopralluoghi condotti dal C.T.U. e non può tenere conto di eventuali difetti o vizi occulti di tutte le singole parti dello scafo, del sistema propulsivo, dei componenti di allestimento di cui non è stato possibile accertare la funzionalità.





Emessa in Savona, senza pregiudizio alcuno, il 12 gennaio 2019.

Il Consulente Tecnico d'Ufficio

Prof. Ing. Dario Boote



Allegati

La presente relazione è composta da 29 pagine e da n. 124 fotografie.

Costituiscono parte integrante i seguenti documenti:

Doc. n.1: Verbale del sopralluogo del 12/11/2018;

Doc. n.2: Verbale del sopralluogo del 10/12/2018;

Doc. n.3: Verbale del sopralluogo del 12/12/2018;

Doc. n.4: Licenza di navigazione;

Doc. n.5: Attestato di idoneità al noleggio;

Doc. n.6: Certificato di iscrizione attività "Ristorazione Pubblica e Collettiva";

Doc. n.7: Piani generali M/Y "Amerigo";

Doc. n.8: Ricerca barche similari;

Doc. n.9: Osservazioni Avv. Gianluca Gandolini;

Doc. n.10: Osservazioni Avv. Stefano Olivieri;

Doc. n.11: Osservazioni Com.te Alioth Melis.





Foto 5.1 – M/Y Amerigo, vista di poppa



Foto 5.2 – M/Y Amerigo, vista di poppa, lato di dritta





Foto 5.3 – M/Y Amerigo, lato di dritta, poppa



Foto 5.4 – M/Y Amerigo, lato di dritta, centro





Foto 5.5 – M/Y Amerigo, lato di dritta, prua



Foto 5.6 – M/Y Amerigo, lato di dritta, prua





Foto 5.7 – M/Y Amerigo, lato di sinistra, poppa



Foto 5.8 – M/Y Amerigo, lato di sinistra, poppa-centro





Foto 5.9 – M/Y Amerigo, lato di sinistra, prora



Foto 6.1 – Scalandrone di accesso da terra



Foto 6.2 – Pozzetto visto dall'interno





Foto 6.3 – Pozzetto: lato di sinistra



Foto 6.4 – Pozzetto: particolare ripetizione posto di manovra



Foto 6.5 – Pozzetto: lato di dritta con scala di accesso al fly



Foto 6.6 – Pozzetto: cielino con bagli e punti luce

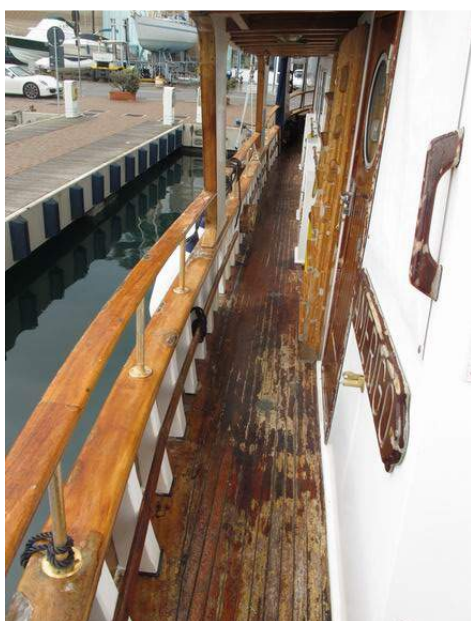


Foto 6.7 – Passavanti lato di dritta (visto da prora)



Foto 6.8 – Passavanti lato di sinistra (visto da prora)





Foto 6.9 – Vista della prua dal flying bridge



Foto 6.10 – Prua: argano salpancore



Foto 6.11 – Prua: passacavi lato di dritta



Foto 6.12 – Prua: casse porta cime con lucernaio



Foto 6.13 – Passo d'uomo per l'accesso al fly



Foto 6.14 – Ponte fly visto verso poppa





Foto 6.15 – Ponte fly: gruetta per varo tender da 2600 kg



Foto 6.16 – Zattera di salvataggio “Zodiac”

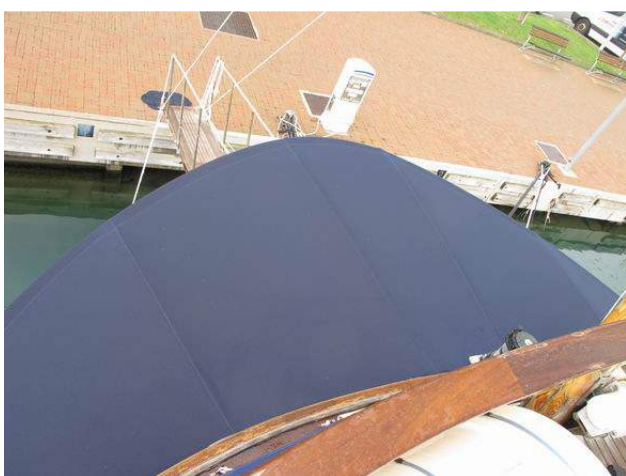


Foto 6.17 – Tendalino pozzetto



Foto 6.18 – Verricello per alzare/abbassare il tendalino



Foto 6.19 – Ponte fly verso prora



Foto 6.20 - Estintore (scaduto) alla base dell' albero porta strumenti





Foto 6.21 – Tondalino laterale con candelieri di sostegno



Foto 6.22 – Tavolo con divani e plancia di comando



Foto 6.23 – Ponte fly: ripetizione comandi plancia



Foto 6.24 – Ponte fly: timone e comandi



Foto 6.25 – Ponte fly: manetta motori con strumenti di controllo del pilota automatico



Foto 6.26 – Ponte fly: trasmettitore VHF





Foto 7.1 – Salone: divano a C in tessuto sul lato di dritta



Foto 7.2 – Salone: divano a tre posti sul lato di sinistra



Foto 7.3 – Salone visto da prora verso poppa: lato di dritta



Foto 7.4 – Salone visto da prora verso poppa: lato di sinistra



Foto 7.5 – Salone: particolare dell'intarsio sul pavimento



Foto 7.6 – Salone: ciellino con anguilla e bagli





Foto 7.7 – Zona pranzo: vista da prora verso poppa



Foto 7.8 – Zona pranzo: tavolo ovale con due poltroncine



Foto 7.9 – Zona pranzo con mobile bar



Foto 7.10 – Scala di discesa alle cabine sottocoperta



Foto 7.11 – Lavanderia



Foto 7.12 – Lavatrice nel locale disimpegno





Foto 7.13 – Cucina: scaffalatura per spezie e libri di cucina a sinistra



Foto 7.14 – Angolo cottura con frigorifero, cucina a gas a 4 fuochi e cassettera



Foto 7.15 – Cucina: lavello



Foto 7.16 – Cucina: piano di lavoro





Foto 8.1 – Plancia di comando con ruota del timone



Foto 8.2 – Plancia: vista del lato di sinistra



Foto 8.3 – Plancia: vista del lato di dritta

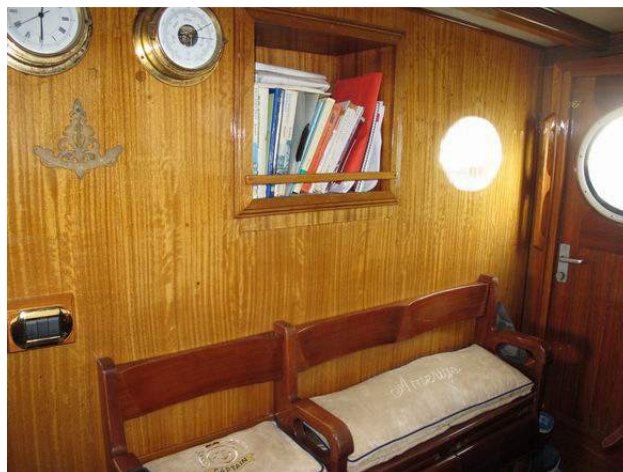


Foto 8.4 – Plancia: divanetto



Foto 8.5 – Plancia: strumentazione



Foto 8.6 – Plancia: radar





Foto 8.7 – Plancia: manette motori, radar e trasmettitore



Foto 8.8 – Sistema VHF



Foto 8.9 – Plancia: radio e comandi pinne idrauliche



Foto 8.10 – Plancia: quadro elettrico





Foto 9.1 – Scala discesa dal ponte di coperta



Foto 9.2 – Cabina armatore: porta di accesso dal disimpegno



Foto 9.3 – Cabina armatore: letto matrimoniale lato di dritta



Foto 9.4 – Cabina armatore: scrivania con cassettiera lato di sinistra

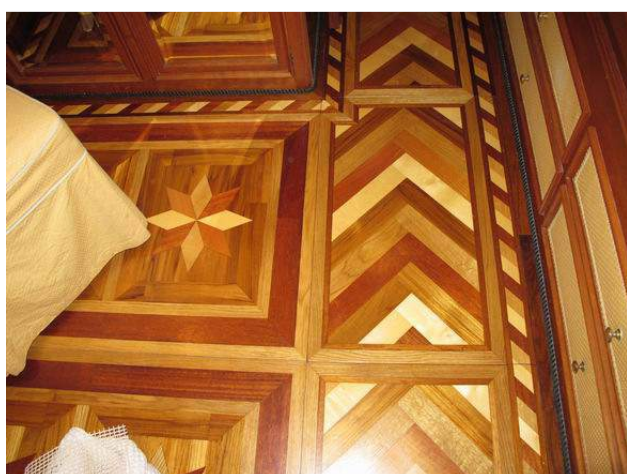


Foto 9.5 – Cabina armatore: pavimento intarsiato



Foto 9.6 – Cabina armatore: porta accesso al bagno





Foto 9.7 – Bagno armatore: lavello lato di sinistra



Foto 9.8 – Bagno armatore: lavello lato di dritta e WC



Foto 9.9 – Bagno armatore: pavimento in legno



Foto 9.10 – Bagno armatore: cielino





Foto 9.11 – Bagno armatore: doccia



Foto 9.12 – Gavone di prua: pozzo catene



Foto 9.13 – Gavone di prua: rinforzi del ponte con attacchi dell'estremità delle catene

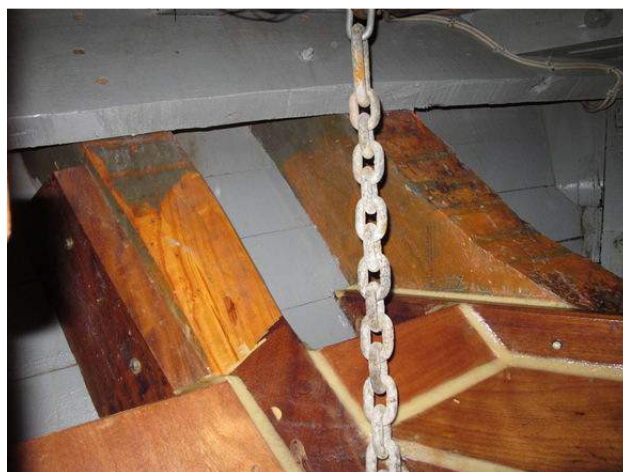


Foto 9.14 – Gavone di prua: costole dello scafo



Foto 9.15 – Sentina sotto al pavimento del bagno armatore. Si possono notare le tubazioni dell'acqua in plastiva (sistema Acron) e quelle degli scarichi, anch'essi in plastiva



Foto 9.16 – Particolare dell'attacco di un madiere del fondo alla costola del fianco





Foto 9.17 – Cabina ospiti lato di dritta



Foto 9.18 – Cabina ospiti lato di dritta



Foto 9.19 – Cabina ospiti lato dritta: armadio



Foto 9.20 – Cabina ospiti lato dritta: bagno



Foto 9.21 – Cabina ospiti lato dritta: bagno



Foto 9.22 – Cabina ospiti lato dritta: doccia





Foto 9.23 – Cabina ospiti lato sinistra



Foto 9.24 – Cabina ospiti, lato sinistra



Foto 9.25 Cabina ospiti, lato sinistra: bagno



Foto 9.26 – Cabina ospiti, lato sinistra: bagno





Foto 9.27 – Cabine ospiti: estintore cabina di dritta



Foto 9.28 – Cabine ospiti: estintore cabina di sinistra



Foto 9.29 – Porta di accesso a cabina equipaggio e sala macchine

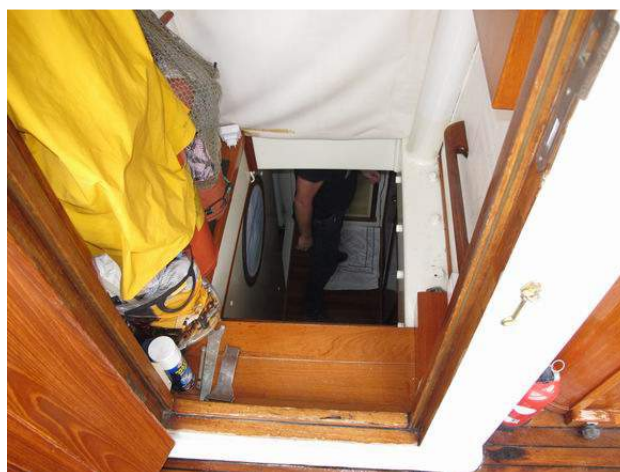


Foto 9.30 – Scala discesa cabina equipaggio e sala macchine

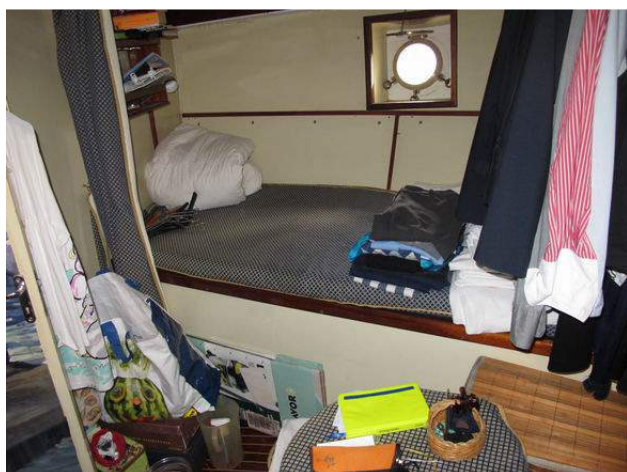


Foto 9.31 – Cabina equipaggio lato dritta



Foto 9.32 – Cabina equipaggio lato sinistra





Foto 9.33 – Cabina equipaggio -Bagno



Foto 10.1 – Sala macchine: porta di accesso tagliafuoco vista dall'interno



Foto 10.2 – Sala macchine: vista dalla porta verso l'interno con quadro elettrico e boiler acqua calda



Foto 10.3 – Sala macchine: banco di lavoro officina (a sinistra della porta di accesso)



Foto 10.4 - Centralina idraulica pinne stabilizzatrici





Foto 10.5 – Sala macchine: motore di dritta



Foto 10.6 – Sala macchine: motore di sinistra



Foto 10.7 – Cassa combustibile di destra



Foto 10.8 – Cassa combustibile di sinistra



Foto 10.9 – Silenziatore motore di dritta



Foto 10.10 – Silenziatore motore di sinistra





Foto 10.11 – Dissalatore di dritta



Foto 10.12 – Dissalatore di sinistra



Foto 10.13 – Pompa di servizio dissalatori



Foto 10.14 – Sala macchine: Diesel generatore (a destra della porta di accesso alla sala macchine)



Foto 10.15 – Gruppo frigorifero impianto aria condizionata



Foto 10.16 – Quadro elettrico





Foto 11.17 – Sala macchine: batterie servizi



Foto 10.18 – Sala macchine: pompe e filtri impianto acqua calda e fredda



Foto 10.19 – Tubazioni impianto acqua calda e fredda



Foto 10.20 – Estrattore di sinistra



Foto 10.21 – Estrattore di dritta



Foto 10.22 – Estintore a pioggia





Foto 10.23 – Sentina sotto al pagliolo tra i due motori



Foto 10.24 – Sentina, chiglia e madieri



Foto 10.25 – Macchina del timone



Foto 10.26 – Macchina del timone

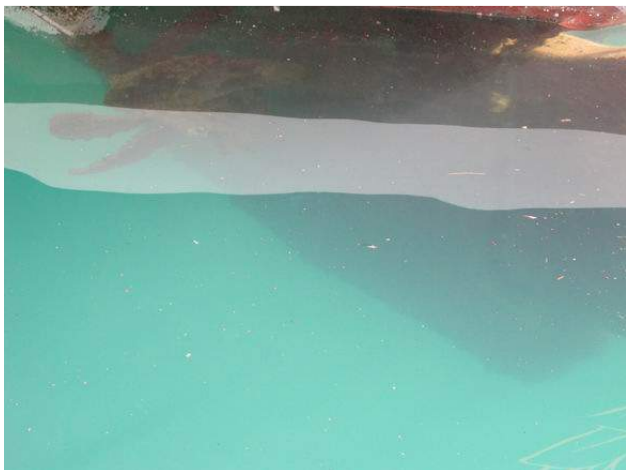


Foto 10.27 – Elica a 5 pale di sinistra



Foto 10.28 – Elica a 5 pale di dritta





Foto 10.29 – Timone



Foto 10.30 – Pinna antirollio di dritta

