



SOMMELLA
studio tecnico navale
Engineering&Survey

Piazza Matteotti 2/4A 16123 Genova (Italy)
Tel. +39 010 565993 - Fax. +39 010 2462702
P.IVA IT01855290993
E-mail: studio@ing-sommella.com
www.ing-sommella.com



TRIBUNALE DI GENOVA
Esecuzioni Mobiliari

G.E. Dott.ssa Andreina Gastaldo

R.G.E. No. 366/2018

ESPROPRIAZIONE MOBILIARE PRESSO IL DEBITORE POST LEGGE 80

Procedente: ~~Vincenzo Tardito~~

Debitore: ~~Schneider America Ltd~~

Oggetto della perizia

**NAVE DA DIPORTO A VELA
"AMERICA"**

PERIZIA DI STIMA

Firmato digitalmente da

Federico Sommella

CN = Sommella Federico
O = Ordine degli Ingegneri
della Provincia di
Genova/80039470101
SerialNumber =
IT:SMMFRC78T06D969G
e-mail =
federico.sommella@ingpec.eu
C = IT

180418_RELAZIONE DI PERIZIA_00	05/06/2018	Ing. Federico Sommella
<i>Id. documento</i>	<i>Data di emissione</i>	<i>Perito stimatore</i>

Il presente documento, soggetto ai termini e condizioni generali di fornitura di Sommella Studio Tecnico Navale viene emesso in buona fede, senza pregiudizio e ogni responsabilità deve intendersi limitata all'esercizio della dovuta diligenza. Sebbene ogni ragionevole sforzo sia stato profuso durante gli accertamenti, in accordo alle istruzioni ricevute, Sommella Studio Tecnico Navale né il perito intervenuto riconosceranno qualsivoglia responsabilità per l'omessa verifica di items non accessibili e/o ispezionabili durante la visita. Tutti i diritti riservati. Nessuna parte di questo documento può essere riprodotta o utilizzata in alcuna forma sia essa grafica elettronica o meccanica, incluse fotocopatura, registrazione audiovisiva e archiviazione dei dati senza il permesso esplicito di Sommella Studio Tecnico Navale.

INDICE DEI CONTENUTI

Sezione	Pag.
1. INTRODUZIONE.....	3
1.1 PREMESSA	3
1.2 DESCRIZIONE DEL BENE E STATO DEI LUOGHI	4
2. METODOLOGIA DI STIMA	5
2.1 MODALITA' DI VISITA	5
2.2 GIUDIZI TECNICI.....	5
3. ACCERTAMENTI TECNICI	6
3.1 CARATTERISTICHE PRINCIPALI DELL'UNITA'	6
3.2 DETTAGLI DELL'ISPEZIONE	7
4. CONCLUSIONI	9
5. ALLEGATI	9
ALLEGATO A – CERTIFICATO DI REGISTRO.....	10
ALLEGATO B – DOCUMENTAZIONE FOTOGRAFICA	11

1. INTRODUZIONE

1.1 PREMESSA

In esecuzione dell'incarico conferito dal GE Dott.ssa Andreina Gastaldo in data 16/04/2018, il sottoscritto Federico Sommella, ingegnere navale iscritto presso l'Ordine Ingegneri della Provincia di Genova, perito stimatore del Tribunale di Genova, membro effettivo della *Royal Institution of Naval Architects* e registrato come *Chartered Engineer* presso l'*Engineering Council* di Londra (UK), coadiuvato dal tecnico di studio, Sig. Matteo Rogna, ha eseguito accertamenti tecnico-peritali sull'unità in oggetto allo scopo di verificarne stato e condizioni generali e poter esprimere un giudizio ai fini della stima del probabile valore di mercato.

Le operazioni peritali si sono limitate alla verifica delle condizioni generali dell'unità per fornire un giudizio tecnico e non possono certificare la funzionalità dei componenti esaminati, vista l'impossibilità di effettuare specifiche verifiche quali smontaggi, visite interne, test di isolamento, funzionamento di macchinari e strumentazioni, prove in mare, ecc.

Il presente rapporto è stato redatto dal sottoscritto senza pregiudizio, al meglio delle proprie capacità e con la dovuta diligenza, sulla base delle visite eseguite e nelle condizioni verificate in tali occasioni; la sua validità è pertanto condizionata al mantenimento delle stesse, declinando ogni responsabilità per eventuali difetti di progettazione/costruzione o vizi occulti di componenti, materiali o impianti, non rilevabili durante gli accertamenti.

1.2 DESCRIZIONE DEL BENE E STATO DEI LUOGHI



Genova, 07/05/2018: S/Y “AMERICA” presso Cantieri Navali di Sestri

Costruita nel 1966 dai cantieri americani Goudy & Stephen a Boothbay nel Maine (USA), la goletta, tipo *schooner* denominata “AMERICA” è stata ispezionata mentre si trovava galleggiante, ormeggiata presso i Cantieri navali di Sestri a Genova.

Trattasi della prima replica ufficiale, dello *schooner* “America” costruito nel 1851 dal cantiere William H. Brown il quale fu ammesso per la prima volta a partecipare alla regata britannica “Coppa delle 100 Ghinee” competizione di cui fu vincitrice e a cui fu successivamente dato il nome di “Coppa America”.

La barca in esame è stata costruita fedelmente al progetto originale; solo il piano velico differisce da quello iniziale essendo gli alberi più corti per facilitare la gestione delle manovre.

A bordo sono custoditi alcuni arredi e suppellettili provenienti dalla barca originale.

2. METODOLOGIA DI STIMA

La valutazione è stata effettuata utilizzando i principi generali di estimo, considerando unità simili presenti sul mercato e mediante verifica attraverso formule semi-empiriche dipendenti da un ipotetico valore a nuovo del manufatto, età alla data di riferimento, vita utile, valore di demolizione, obsolescenza tecnica causata dallo sviluppo tecnologico ed immissione sul mercato di prodotti più competitivi, prestigio e valore storico.

2.1 MODALITA' DI VISITA

Per quanto accessibile, la visita dell'unità in oggetto è stata effettuata come di seguito specificato:

- Esame della documentazione disponibile
- Accertamento delle condizioni strutturali dello scafo, della tuga e stato generale delle pitturazioni;
- Verifica delle condizioni dei ponti esposti in merito ad usura, consumo e ad eventuali danni;
- Controllo delle dotazioni di coperta, d'ormeggio e ancoraggio e attrezzatura velica;
- Manutenzione ordinaria, straordinaria, pulizia e sanificazione in accordo agli standard previsti per il tipo di unità;
- Verifica stato di manutenzione apparato motore, eventuali riparazioni in corso, liquidi in sentina ecc.;
- Controllo delle attrezzature di navigazione presenti in plancia di comando;

L'ispezione è stata effettuata con l'ausilio del Comandante dell'unità il quale ha fornito le informazioni necessarie relative alla recente manutenzione della barca, degli impianti e dei macchinari presenti a bordo.

Ulteriori accertamenti potranno eventualmente essere effettuati con unità a secco, garantiti i requisiti di sicurezza anche all'interno degli spazi confinati.

2.2 GIUDIZI TECNICI

Come applicabile, lo stato delle sopracitate aree soggette a visita e dei relativi componenti, è stato descritto per mezzo della seguente terminologia:

- OTTIMO: Condizioni ottime sotto tutti punti di vista; efficienza originale e/o robustezza strutturale pari al nuovo. Nessuna manutenzione e/o riparazione necessaria.
- SODDISFACENTE: Condizioni medie; sono presenti difetti di natura o entità minore, che non richiedono interventi correttivi. Stato d'usura accettabile, tale da non inficiare sostanzialmente la robustezza e/o l'efficienza originale.
- SUFFICIENTE: Condizioni minime accettabili; difetti evidenti ma comunque tali da non richiedere immediate misure di correzione.
- INSUFFICIENTE: Condizione deteriorata, inferiore alla media; stato d'usura e/o difetti che richiedono immediata correzione, riparazione o sostituzione.
- NON APPLICABILE: Verifica non applicabile nel caso in esame.
- NON DISPONIBILE: Condizione di uno specifico elemento non presente o verificabile durante gli accertamenti e perciò soggetto ad ulteriore visita, qualora richiesto, prima di una valutazione definitiva.

3. ACCERTAMENTI TECNICI

3.1 CARATTERISTICHE PRINCIPALI DELL'UNITA'

Denominazione:	AMERICA
Tipo:	Schooner
Propulsione:	A vela / motore
Cantiere costruttore:	Goudy & Stevens, East Boothbay (Maine, USA)
No. costruzione:	n/d
Anno di costruzione:	1966
Bandiera:	Regno Unito
Porto di registro:	Hamilton
Numero:	387668
Numero IMO:	Non applicabile
Classe:	Non applicabile
Numero max. persone trasportabili:	11
Lunghezza:	28,4 m
Larghezza:	6,83 m
Immersione di progetto:	2,99 m
Altezza di costruzione:	3,99 m
N. ponti:	2
Dislocamento:	Non disponibile
Stazza lorda:	88 tsl
Materiale di costruzione:	Legno
Motori principali:	1 x Detroit Diesel
Anno di costruzione motori:	1966
Potenza max.:	235 Kw
Numero di serie:	Non disponibile
Velocità di crociera:	10 Nodi
Cabine/alloggi:	5 Cabine, 11 posti letto, 5 bagni
Capacità depositi liquidi:	4.000 l (acqua potabile) - 6.000 l (gasolio)

3.2 DETTAGLI DELL'ISPEZIONE

Secondo quanto riportato dal Comandante l'unità risulta inutilizzata dal 2015; durante gli accertamenti effettuati a bordo dell'imbarcazione, non è stato possibile analizzare gli esiti delle ultime ispezioni periodiche, in quanto non disponibili. Non è stato inoltre possibile visionare alcuna documentazione concernente disegni di costruzione, impianti di bordo, monografie o schede di manutenzione.

A livello strutturale, si sono riscontrate consistenti infiltrazioni d'acqua su diverse parti in legno (i.e. fasciame, ponte, falchetta, rinforzi, scalmi, ecc.). Opera morta, tuga e ponte in teak in evidente stato di abbandono.

Durante l'ispezione è emerso un consistente degrado del rivestimento protettivo, con fratture localizzate delle pitturazioni, opacizzazioni delle laccature e colaggi rugginosi in corrispondenza di elementi metallici.

Al momento dell'ispezione le vele giacevano in coperta, opportunamente ripiegate; secondo quanto riferito, da un precedente controllo, le stesse erano risultate sporche ma integre.

Risulta comunque necessaria la verifica d'integrità e robustezza di tutta l'attrezzatura velica, del sartiame e dei due alberi costruiti presumibilmente in pino americano, secondo lo standard costruttivo dell'epoca.

Apparentemente integre, tutte le finestrate e gli oblò necessitano di verifica della tenuta stagna prima della rimessa in servizio; attrezzature di coperta quali bitte, verricelli, passacavi sono risultati in sufficiente stato di conservazione ma da manutenzionare e restaurare.

Appare in ogni caso necessario un restauro completo delle strutture esposte e dei relativi rivestimenti protettivi, in accordo con gli standard previsti per il particolare tipo di unità.

Per quanto accessibile, le strutture interne e le sentine sono state trovate in condizioni insufficienti, con evidente segni di degrado e infiltrazioni di acqua di mare.

Le condizioni dei depositi liquidi, non accessibili, potranno essere oggetto di ulteriore verifica, previa apertura, ventilazione e predisposizione dell'accesso in sicurezza in accordo alle normative vigenti.

Tutti gli spazi interni, incluse paratie divisionali, pavimentazioni e cieli sono stati riscontrati in condizioni insufficienti con presenza di muffa e sporco presumibilmente dovuti ad umidità ed infiltrazioni d'acqua.

Saranno pertanto necessarie importanti operazioni di restauro, manutenzione straordinaria, pulizia e sanificazione.

Gli alloggi, incluse le aree riservate all'equipaggio, sono apparsi in condizioni generali insufficienti con rotture del mobilio, infiltrazioni ed evidenti segni di degrado. Sarà necessaria una completa riqualificazione in accordo alle normative vigenti e agli standard previsti per il tipo di unità.

La cucina è risultata in condizioni insufficienti; saranno necessarie un'accurata pulizia, igienizzazione, manutenzione ordinaria e straordinaria.

Servizi igienici anch'essi in condizioni insufficienti, abbandonati e sporchi, necessitano di un'accurata manutenzione e igienizzazione prima della rimessa in esercizio dell'unità.

L'unità è dotata di un'autoclave per uso civile ed un boiler; non è stato comunque possibile accertare il corretto funzionamento degli impianti idrici e degli scarichi per i quali sarà necessario il controllo generale di un tecnico specializzato.

Sala macchine in evidente stato di abbandono con presenza di sostanze liquide in sentina. Le attuali ore di moto del motore principale e dei generatori non sono note come anche il loro stato di manutenzione che è apparso insufficiente. Coibentazione della sala macchine da verificare.

Motore principale non testato, necessaria verifica generale da parte di ditta autorizzata dal costruttore.

Ultimo utilizzo registrato nell'anno 2015. Ore di moto segnate dal tachimetro in sala macchine: 1.716 h. Nessun record di manutenzione disponibile.

Condizioni del propulsore, della macchina di governo e degli organi di trasmissione, da verificare con unità a secco.

Generatore 110 Volts Northern Lights (anno d'installazione non disp.) da revisionare; Generatore 220 Volts Kohler (installazione 2011), da revisionare. L'impianto elettrico non è stato testato durante l'ispezione.

Appare necessaria quantomeno la sostituzione di tutte le batterie nonché una verifica generale da parte di un tecnico specializzato.

L'impianto di sentina, costituito da No. 2 pompe di esaurimento elettriche reversibili in antincendio e No. 2 pompe ad immersione, non era testabile, al momento dell'ispezione.

Non è stato inoltre possibile effettuare alcuna verifica di funzionamento delle dotazioni antincendio. Da un esame generale, le condizioni di manutenzione sono apparse comunque insufficienti.

L'unità risulta equipaggiata con le seguenti apparecchiature di navigazione:

- Ecoscandaglio Krupp Atlas Ecograph 450
- GPS Furuno GP 50 Mark-3
- Radar Furuno
- Multifunzione Autopilota B&G Hydra 2
- Radio VHF tipo Sailor C 4901
- HF SSB Furuno Skanti Control Unit 8000
- Weather DFAX Furuno

Strumentazione adatta al tipo di unità ma obsoleta; non testato il corretto funzionamento.

Per quanto concerne le dotazioni di salvataggio, si ritiene necessaria una verifica da parte di ditte specializzate, in accordo agli standard normativi applicabili, prima della messa in esercizio dell'unità.

Al momento dell'ispezione le catene risultavano riposte nel pozzo catene. Ancore apparentemente adeguate all'imbarcazione. Salpancora Ideal Windlass con doppio Barbotin.

Imbarcazioni di servizio, non disponibili al momento dell'ispezione; secondo quanto riferito dal comandante, l'unità è provvista di No. 1 Boston Whaler di metri 3,50 di lunghezza con motore fuoribordo Johnson e No. 1 lancia in legno con motore fuoribordo Honda Ship. Condizioni non accertate, da verificare.

4. CONCLUSIONI

Sulla base delle caratteristiche tecniche, degli accertamenti effettuati e dei seguenti elementi:

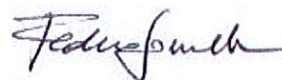
- Anno di costruzione
- Standard di costruzione del manufatto
- Prestigio del cantiere costruttore
- Caratteristiche e condizioni dell'apparato motore
- Equipaggiamenti presenti a bordo
- Andamento del mercato di riferimento
- Eventuale deprezzamento per obsolescenza tecnica, cui potrebbero essere soggetti vari componenti della costruzione a causa dello sviluppo tecnologico e l'introduzione sul mercato di prodotti più competitivi

Tenuto inoltre conto di eventuali spese necessarie per riportare l'unità in uno stato soddisfacente di manutenzione e sicurezza in accordo agli standard previsti per il tipo di imbarcazione in esame, analizzato altresì il mercato della compravendita per questo tipo di unità, salvo l'esistenza di eventuali gravami che potranno essere verificati dal precedente e comunicati al GE nei tempi dovuti, si ritiene di poter attribuire al bene in oggetto, nello stato in cui si trova e giace, un valore indicativo di:

Euro 100.000,00 (centomila/00)

Con riserva di eventuale revisione del presente parere, nel caso risultassero disponibili ulteriori informazioni rilevanti e/o documentazione tecnica adeguata.

In fede e senza pregiudizio



(Ing. Federico Sommella)

5. ALLEGATI

ALLEGATO A – CERTIFICATO DI REGISTRO

ALLEGATO B – DOCUMENTAZIONE FOTOGRAFICA