



Studio Tecnico Navale
Dott. Ing. Gianluca d'Esposito



Naval Architect and Marine Engineer
Consultant and Surveyor

I° Trav. S. Michele, 3
80063 Piano di Sorrento (Na)
e-mail : gianluca.desposito@alice.it
VAT CODE.: 05001231215

Phone : +39 081 3502745
Mobile : +39 347 3526106
Fax / Video Phone: +39 081 5323329
Fax Mobile: +39 348 3366029

Piano di Sorrento, 2 maggio 2011.-

Egr. dott. Pasquale Miano
Via Toledo, 210
80132 – N A P O L I

Rapporto n. 11/04/16B

Imbarcazione visitata a: Napoli
In data: 13 aprile e 2 maggio 2011

Si Certifica

che i sottoscritti, su incarico del Dott. Pasquale Miano, dottore commercialista revisore contabile, sono intervenuti a bordo dell'imbarcazione a motore, di bandiera italiana, modello

"BAIA 49"

(n. iscr. 2NA 1048-D)

registrata presso le matricole dell'Ufficio Circondariale Marittimo di Pozzuoli, stazzante 23.84 t, a secco presso i "Cantieri Del Mediterraneo S.p.A." di Napoli, al fine formularne la valutazione commerciale rilevando quanto segue.

Correspondents in Italy and abroad:

Dr. C. Valperga Bari	Com.te M. Ciampa Cagliari	Dr. Ing. M. Buonocunto Genova	C. d. M. G. Aversa La Spezia	Dr. Ing. G. Ruocco Trieste
Mr. P. Venanzio London (U.K.)	Dr. C. Almodovar Macarrón Alicante (Spain)	Com.te A. Bertrand Baschwitz Gijón (Spain)	Mr. T. Bell Norfolk (U.S.A.)	Mr. R. Vecchione Los Angeles (U.S.A.)



1. DATI IDENTIFICATIVI

Nome	n.r.
Bandiera	Italiana
Ufficio di iscrizione	Uffico Locale Marittimo di Pozzuoli (Na)
Sigla e numero	2NA 1048/D
Nominativo internazionale	IU 5502
Proprietario	- Soc. "Movi s.r.l." di Napoli - Ipoteca navale volontaria di 1° grado a favore della Soc. "Mercantile Leasing S.p.A." di Firenze
Licenza di abilitazione alla navigazione	
- Numero	170417
- Data rilascio	13 luglio 1990
Specie di navigazione	Senza limiti
N. massimo di persone trasportabili	12
- di cui abilitate	n.r.
Certificato di sicurezza	
- Numero	303/90
- Rilasciato da	Uffico Locale Marittimo di Pozzuoli (Na)
- Rilasciato il	14-07-1990
- Valido al	===
Certificato CE del tipo	
- Numero	===
- Rilasciato a	===
- Rilasciato il	===
Annotazioni	Proveniente dal n° 105/89 del RNC di Pozzuoli.

2. CARATTERISTICHE

Tipo	A motore
Costruttore	"Cantieri di Baia" – Bacoli (Na)
Modello	"B49"
Anno di costruzione	1990
Imbarcazione di serie (sì/no)	Sì
Materiale di costruzione	P.R.F.V.
Dimensioni principali	
- Lunghezza f.t.	14,46 m
- Larghezza	4,66 m
- Altezza di costruzione	1,54 m
Stazza Lorda	23,84 t
Dislocamento	n.r.



3. APPARATO MOTORE

Motorizzazione	Entrobordo
Diesel / Benzina	Diesel
Numero motori	2 (Due)
Marca	General Motors
Modello	8V92TA
Potenza effettiva in Kw	1.082 (541 x 2) pari a 1.471Cv (736 x 2)a 3.300 giri/min
Potenza fiscale	118 x 2
Alesaggio	123 mm
Corsa	127 mm
Numeri cilindri	8 x 2
Tempi	2
Cilindrata	12.072 x 2 cm ³
Peso	1.846 x 2 Kg
Consumo specifico	164,7 x 2
Anno di costruzione	n.r.
Matricole	8VF139110 e 8VF139120
Ore di moto	Dx 2.349 Sx 2.453

Relazione di Perizia Valutazione Commerciale My "Baia B49" - 2NA 1048/D



4. IMPIANTO ELETTRICO

Tensioni di bordo: 220 V – 24 V

Batterie:

- Numero 2 - Servizi
2 – Avviamento motori
1 – Avviamento gruppo
- Capacità 200 A/h -Servizi
200 A/h –Avviamento motori
100 A/h – Avviamentro gruppo
- Ubicazione Sala macchine

Caricabatteria:

- Numero 1
- Marca SBC
- Tipo Automatico
- Modello n.r.

Inverter

- Numero n.r.

Gruppo elettrogeno:

- Marca Mase
- Diesel/Benzina Diesel
- Frequenza ===
- Ampere ===
- Potenza in Kw n.r.
- Ore di moto ===

Boiler

- Tipo Elettrico
- Marca Ariston
- litri 16 lt.

Osservazioni e note: L'impianto elettrico, per quanto accertabile senza effettuare smontaggi e/o spannellature, si presenta generalmente in buono stato. I cablaggi impiegati sono tutti di tipo approvato e sistemati in posa fissa. Il quadro elettrico è completo delle necessarie apparecchiature di misura e controllo della tensione e della corrente, ogni utenza è provvista di protezione di sovraccarico.



5. SCAFO APPENDICI E PROPULSORI

Lo scafo è realizzato in resina vinilestere rinforzata con fibra di vetro, ha prora slanciata e poppa a specchio con plancia da bagno.

La carena è planante, a "V" profonda con pattini di sostentamento tipo "Hunt". La propulsione è in linea d'asse a "V-Drive" con assi in acciaio ed eliche convenzionali in Nibral a quattro pale.

Lo stratificato della carena è realizzato in resina vinilestere che presenta caratteristiche di resistenza termica, meccanica e chimica superiore alle resine poliestere ed è quindi utilizzata nella nautica generalmente come barriera antiosmosi.

Per quanto accertato internamente dalla dinette, ispezionando le struttura dello stratificato sotto il divanetto del lato dritto, sembrerebbe che i due madieri presenti tra il secondo ed il terzo oblò contati da poppa del lato dritto siano stati rinforzati/ricostruiti.

Sull'opera viva a poppavia di tali madieri il primo pattino sembrerebbe non avviato perfettamente alla carena, segno presumibilmente di una riparazione effettuata allo stratificato dell'opera viva di tale zona ed ai due madieri interni a seguito di un danno subito in carena dopo un urto.

L'intera opera viva presenta in più parti le fibre di vetro dello stratificato esposte senza alcuna copertura di stucco/gelcoat. lo strato di stucco/gelcoat di copertura dello stratificato del fondo della carena risulta generalmente eccessivamente consumato segno presumibilmente dell'utilizzo di "sverniciatori" eccessivamente aggressivi utilizzati durante gli ultimi carenamenti.

Contrariamente lo strato di stucco utilizzato in alcune parti della carena, forse a seguito dei lavori di riparazioni dei danni presumibilmente subiti in carena, risulta eccessivamente spesso e distaccato dallo stratificato in quanto non idoneo per tale tipologia di lavorazioni.

Per quanto accertabile, le prese mare e gli scarichi fuoribordo risultano in buono stato ed esenti da danni.



6. SISTEMAZIONI ESTERNE

L'imbarcazione è caratterizzata da un ampio pozzetto di poppa. Su entrambi i lati al di fuori del parabrezza sono ubicati due corridoi di accesso al prendisole di prua.

Sul lato sinistro è collocata la plancia di comando completa di divanetto sotto il quale è collocato un frigobar. A poppavia del divanetto della plancia troviamo un ampio prendisole.

La coperta, a prua è provvista di un ampio prendisole dove è ubicato l'accesso alla cabina del marinaio completa di bagno. La zona di ormeggio a prua estrema è equipaggiata con un salpancora/winch elettrico con "barbotin" esterno al gavone di prua.

Il gel coat della coperta in vari punti, soprattutto del trincarino e delle bitte, presenta microlesioni a "ragnatela/zampe di gallina" segni inequivocabili del tempo.

Sulle murate sono presenti alcune colature di ruggine fuoriuscite dalle viti di fissaggio del bottazzo.

7. SISTEMAZIONI INTERNE

L'imbarcazione è caratterizzata da una dinette centrale con divano ad "L" sulla dritta e cucina, completa di piano cottura, lavello e forno a microne. Sempre sul lato dritto è ricavato il bagno. Sul lato sinistro troviamo un divano ad "L" completo di tavolo ed a poppa la cabina ospiti. A estrema prua è collocata la cabina Armatoriale con bagno esclusivo.

Il pagliolo della dinette è in legno di ciliegio, mentre le pannelature e gli arredi interni sono in laccato bianco e risultano generalmente in buono stato.

La cucineria è sprovvista di rivestimento ed attualmente è presente soltanto la gommapiuma interna.



8. PROTEZIONE CONTRO GLI INCENDI

Descrizione		
Estintori portatili		Secondo Annotazioni di Sicurezza
Impianto fisso vano motore		Con bombola a Biossido di Carbonio
- Automatico		n.r.
- Comandato a distanza		Si
Data ultima revisione		n.r.
Ventilazione locali (conforme/non conf.)		Conforme
Cucine a gas (conforme / non conf.)		Conforme
Impianto gas		
- Serbatoio		Bombola asportabile
- Ubicazione		Gavone esterno
- Tubazione		Parte fissa in rame – parte asportabile in gomma

9. APPARECCHIATURE DI BORDO

TIPO	MARCA	MODELLO	STATO
Bussola di governo	Riviera – Genova	Polare	Opacizzata
Ecoscandaglio	VDO	n.r.	(*)
Solcometro	VDO	Sumlog HS	Discreto (*)
Gps/Chart plotter	Star Way	n.r.	Schermo danneggiato(*)
Pilota Automatico	Nautiradar	AP3002	(*)
Radiotelefono VHF	ShipMate	8100	(*)
Radio stereo	Sony	CDX - 60W x 4	(*)
Altre apparecchiature:			
Aria Condizionata	Skipper	n.r.	(*)
Lettore multi CD	n.r.	CDX - P1210	(*)
Televisione	Sharp	LCD - Aquos	(*)
Frigorifero	Vitrifigo	30 lt	(*)
Cucina	Franke	2 fornelli	(*)
Forno microonde	Bauknecht	n.r.	(*)
Passerella	Besenzoni	n.r.	(*)
Salpancora	n.r.	n.r.	(*)

(*) Sebbene visivamente in discreto stato non è stato possibile provare le apparecchiature di bordo.



10. IMPIANTO ESAURIMENTO SENTINA

Pompe a mano fisse	n.r.
Pompe elettriche	1
Pompe automatiche	1
Pompe a mano volanti	n.r.
Numero complessivo	2
Conforme (sì/no)	Sì

11. ARMAMENTO MARINARESCO

Ancora di posta con catena	Danforth 30 Kg. /circa 50 metri di catena Ø 10 mm
Salpancore elettrico	Sì
Ancora di speranza	No

12. BATTELLO DI SERVIZIO

Tipologia	Battello pneumatico
Modello	Mares 215
Tipo	Carena morbida
Lunghezza	2,50 m
Marca	Mares
Motore	Fuoribordo
- Marca	Yamaha
- Modello	5CMH - 6E3K
- Numero di serie	6E3K S 1039861
- Potenza	5 CV

13. ZATTERA AUTOGONFIABILE

Produttore	"Eurovinil"
Tipo	Valigia rigida
Modello	Diporto Italia
Scadenza	n.r.
Data di confezionamento	n.r.
Numero di serie	6090029500
Numero di persone	Dieci (10)



14. SERBATOI

Combustibile	- Materiale	Acciaio
	- Numero	Due
	- Zona di collocazione	Centro barca
	- Capacità	2.000 litri circa
	- Tipo livello	Elettrico/ottico
Acqua	- Chiusura a distanza	Si
	- Materiale	Acciaio
	- Zona di collocazione	n.r.
	- Capacità	700 litri circa

15. STATO E CONDIZIONI

L'imbarcazione nel complesso non nasconde i suoi anni (circa 21).

L'intera opera viva presenta in più parti le fibre di vetro dello stratificato esposte senza alcuna copertura di stucco/gelcoat a causa del distacco di quest'ultimo. Lo strato di stucco/gelcoat di copertura dello stratificato del fondo della carena risulta per lo più eccessivamente consumato segno presumibilmente dell'utilizzo di "sverniciatori" eccessivamente aggressivi utilizzati durante gli ultimi carenamenti.

Contrariamente lo strato di stucco utilizzato in alcune parti della carena, presumibilmente a seguito dei lavori di riparazioni dei danni subiti in carena, per quanto di seguito ipotizzato, risulta eccessivamente spesso e distaccato dallo stratificato in quanto non idoneo per tale tipologia di lavorazioni.

Per i motivi su esposti la carena dovrà essere completamente rifatta portando a nudo lo stratificato.

Presumibilmente l'imbarcazione deve aver subito un urto in carena tale da danneggiare lo stratificato dell'opera viva e le relative strutture interne.

La zona dell'opera viva interessata dall'urto presumibilmente è collocata tra il secondo ed il terzo oblò contati da poppa del lato dritto. L'area interessata dalle riparazioni dell'opera viva risulta ben più ampia di quella dell'impatto oppure più punti della carena sono stati interessati dall'urto, dato che è stato riscontrato un tratto del pattino in carena non



perfettamente avviato in una zona leggermente più a poppa del tratto dove si ipotizza che le strutture siano state danneggiate.

Per sciogliere ogni dubbio su quanto ipotizzato si dovrebbe visionare la "Licenza di Navigazione", in originale, dove è riportata traccia di una "Visita Occasionale" da parte di un "Ente Certificatore" necessaria al fine del rilascio della stessa "Licenza di Navigazione", documento che in questi casi viene sequestrato dall'Autorità Marittima territorialmente competente a seguito della "Denuncia di Evento Straordinario" che obbligatoriamente l'Armatore dovrebbe presentare. Tutto ciò nell'eventualità che il sinistro sia realmente accaduto e che abbia veramente interessato l'opera viva dell'imbarcazione.

Non è stato possibile verificare il buon funzionamento dei motori che, sebbene visivamente in discreto stato, hanno molte ore di funzionamento (circa 2.400 h) e pertanto avrebbero bisogno di un severo controllo (sempre che non sia stata già fatta un'accurata manutenzione ai motori non avendo gli scriventi nessun documento a riguardo).

Il tutto per quanto accertabile a seguito di ispezione con barca a secco e senza effettuare prove di funzionamento dei motori e delle apparecchiature e senza eseguire smontaggi.

Relazione di Perizia Valutazione Commerciale My "Baia B49" - 2NA 1048/D



16. VALUTAZIONE

Alla luce degli accertamenti effettuati, sulla base di quanto riportato al paragrafo n.15 che precede, per quanto accertabile con barca a secco senza effettuare prove di funzionamento o prove in mare, in considerazione della profonda crisi che sta investendo il mercato della nautica da diporto in particolar modo il settore dell'usato a motore, è opinione di chi scrive che la valutazione commerciale del

My "BAIA B49"

2NA 1048/D

possa essere stimata alla data del nostro intervento peritale, in circa

€ 55.000,00.-

(Euro Cinquantacinquemila/00)

Tale valutazione è frutto di stima ed è stata formulata al meglio delle ns. conoscenze e competenze e non potrà in alcun caso essere estrapolata dal contesto generale della presente relazione, di cui costituisce parte integrante e sostanziale. Non si assume altresì alcuna responsabilità per la veridicità dei dati documentali, tratti dalle certificazioni prodotte agli scriventi e/o visionate a bordo.

Studio Tecnico Navale



Dott. Ing. Gianluca d'Esposito

Allegati:

1. Set fotografico
2. "Licenza di navigazione"
3. "Certificato di sicurezza" del 1990
4. Dati relativi alla proprietà dell'imbarcazione
5. Atto di compravendita dell'imbarcazione























