

TRIBUNALE DI CIVITAVECCHIA

RGN 789/2024

Relazione del Capitano Paolo CIGLIANO, iscritto all'Albo dei Consulenti Tecnici Marittimi del Tribunale di Civitavecchia e al Ruolo dei Periti ed Esperti della Camera di Commercio di Roma e provincia, nel registro dei Periti Compensatori di Bussole Magnetiche della Capitaneria di Porto di Civitavecchia e Membro di Commissione d'Esame per il rilascio delle Patenti Nautiche presso la stessa Capitaneria di Porto, nominato C.T.U. dal Giudice della Procedura Esecutiva RGN 789/2024, promossa dalla _____, contro _____, avente per oggetto l'imbarcazione da diporto denominata "KERILOS", con matricola "SP 1927D". All'udienza del 28/09/2015, conferito l'incarico ed espletate le formalità di rito il Giudice Dott. Stefano PALMACCIO, formulava al sottoscritto CTU quale quesito la verifica dello stato e la stima del valore di mercato della stessa imbarcazione.

Fissata nel verbale di udienza la data di inizio delle operazioni peritali per il giorno 24 Febbraio del 2025 alle ore 10.00 presso il luogo di ubicazione della barca, il sottoscritto si recava alla data e ora stabilite presso il Cantiere Yacht Club Tevere sito in Fiumicino (Roma) per effettuare un accesso per visita alla barca. Ricevuta la presenza _____ - lo scrivente CTU dava seguito alla ispezione dell'imbarcazione verificatasi purtroppo di impossibile esecuzione a causa delle condizioni meteo particolarmente avverse; un secondo accesso veniva effettuato in data 10.03.2025.



IDENTIFICAZIONE DELL'IMBARCAZIONE

Dagli accessi effettuati e dai documenti visionati risulta essere oggetto della presente perizia estimativa:

Imbarcazione da diporto denominata "KERILOS" avente targa SP 1927D. Costruita in legno nell'anno 1961 dal cantiere navale Ital Porta a Mare. Propulsione a vela armata con 2 alberi; motore ausiliario entro bordo costruiti dalla ditta General Motor nell'anno 1960 alimentato a gasolio. Lunghezza della barca mt. 23,80 e larghezza mt. 5,44. Comando del Timone a distanza a ruota di tipo meccanico.

DESCRIZIONE DELL'IMBARCAZIONE

L'imbarcazione "KERILOS" è costituita da una dinette (salone) con divani e tavolo, una cabina armatoriale a poppa + una seconda cabina con due letti ognuna provvista di bagno. A prora della dinette scendendo sullo stesso ponte delle cabine di poppa si incontra la cucina oltre che una cabina con due letti sul lato sinistro ed una piccola ulteriore cabina marinaio all'estrema prua. Poppavia, sotto la dinette centrale, si trova la sala macchine. All'esterno trovano posto, una plancia di comando e nel pozzetto un grande prendisole completo di cuscineria. Al momento degli accessi dello scrivente CTU la barca era ricoverata a terra all'interno dell'area del Cantiere Porto Romano allo scoperto e posta su n. 10 taccature con chiglia poggiata a terra. (cfr. foto con dicitura "Sistemazioni Interni")



STATO DI CONSERVAZIONE

Lo stato di conservazione dell'imbarcazione Kerilos, così come quello dei suoi accessori tutti, è da definirsi in abbandono ed è così sia dal punto di vista del vero e proprio mantenimento delle condizioni di efficienza, sia per ciò che riguarda le scomparse condizioni prestigio della barca stessa. E' giusto evidenziare il fatto che l'imbarcazione Kerilos è una barca a vela armata a ketch, con due alberi, appartenente ad una categoria ormai d'epoca e di grande prestigio. La costruzione è avvenuta nel 1961 ed il materiale impiegato, come già detto è il legno. L'avvento della vetroresina e la successiva espansione dell'impiego di questo materiale nella nautica da diporto, si sono avuti non di certo per maggior qualità rispetto al legno né in termini di qualità, né in termini di estetica. L'unico, e non poco importante, motivo che ne ha favorito l'impiego è dato dai minori costi di realizzo degli scafi e soprattutto dai minori costi di manutenzione. Per questo, lo scrivente CTU afferma che sull'imbarcazione Kerilos queste regole non sono state osservate in quanto si è rivelata priva delle necessarie opere di manutenzione e addirittura di rifacimento e sostituzione di alcune tavole che costituiscono lo scafo dell'imbarcazione. Se si osservano attentamente le foto allegate alla presente relazione indicate con la dicitura "**Scafo**" si nota molto chiaramente che i corsi di fasciame (tavole longitudinali che chiudono e definiscono lo scafo), sono quasi per tutta la lunghezza distaccati fra loro. Questo difetto si estende sia sull'opera viva (parte dello scafo immersa nell'acqua) sia sull'opera morta (parte dello scafo posta al di sopra della linea di galleggiamento). Questo è un fenomeno che ha luogo praticamente in presenza di eccessiva disidratazione del legno che costituisce il fasciame, unita a scarsa manutenzione. Quando uno scafo in legno permane per molto tempo all'asciutto, andrebbe almeno periodicamente bagnato proprio per evitare che le tavole disidratandosi si restringano causando pericolosi allargamenti dei comenti (spazio tra una tavola e l'altra). Chiaramente il fenomeno non è di poco conto considerando che ne va di mezzo l'impermeabilità della barca, elemento essenziale per definirla tale. Esiste comunque la possibilità di intervenire e sistemare



l'imbarcazione, ma ciò impone, ed è giusto sottolinearlo in quanto influente sul valore di stima finale, lavori molto precisi e mirati normalmente eseguiti da figure professionali quali "Maestri d'Ascia", tra l'altro sempre più rari.

Nella costruzione navale uno scafo in legno viene reso impermeabile per mezzo di una operazione chiamata Calafataggio che per i metodi tradizionali dell'antica marineria consisteva nell'inserimento di stoppa e catrame, che poi anche attualmente non cambia di molto se non per l'impiego di resine. Ciò fa sì che una volta in acqua lo scafo ottiene un aumento dell'aderenza fra tavole a causa, o ancora meglio per merito dell'assorbimento superficiale del legno con conseguente espansione dello stesso. Nel caso del Kerilos, a giudizio del sottoscritto CTU, come già affermato in una precedente perizia questa operazione (calafataggio) non è più sufficiente; i corsi di fasciame hanno subito un distacco così significativo da portare ad eseguire un lavoro chiamato invergatura, ossia prima ancora dell'applicazione degli impermeabilizzanti suddetti, va praticato con molta precisione e arte l'inserimento in ogni comento (spazio tra una tavola e l'altra) di listelli di legno di forma irregolare appositamente creati che andranno a riempire appunto gli spazi generatesi nei comenti stessi, che ad oggi risultano di natura più grave di quelli individuati precedentemente dallo scrivente Perito Navale. Si ritiene giusto riferire quanto sopra poiché in seguito verrà considerato ai fini della stima del valore della barca. Passando al ponte di coperta, c'è da dire che anche questo è costituito da listelli di legno di teak e anche qui si reputano necessari interventi di manutenzione, non meno importanti dei precedenti; si nota con facilità lo stato di conservazione da cui si evince la formazione di muffe e vegetazione sul ponte (Cfr. foto denominate "**Coperta**"). Così come la tuga (sovrastuttura che accoglie la plancia di comando con divanetti e tavolo per ospiti). Il trattamento protettivo e di finitura trasparente applicato si presenta completamente deteriorato con evidenti distacchi e sfogliature ed in molti punti la marcescenza dei legni è molto evidente tanto da richiederne il rifacimento da zero (cfr. foto denominate "**Tuga**"). Le tappezzerie analogamente al resto si presentano ormai da sostituire. Per tappezzerie si intendono pavimentazioni, cuscinerie materassi ecc. (cfr. foto denominate tappezzeria)



L'ossatura (elementi strutturali dell'imbarcazione), si presenta in buono stato di conservazione, anche se evidentemente priva di manutenzione. Non è stato possibile provare gli organi di propulsione governo e trasmissione perché la barca era in secco al momento degli accessi del sottoscritto e più precisamente, come detto posta su n. 10 taccature all'interno del cantiere in area scoperta. Ma nonostante l'assenza di eventi dannosi al momento dell'ingresso in cantiere avvenuto in totale efficienza si ritiene possano essere considerati in cattivo stato di conservazione e anche qui carenti di ogni dovuta manutenzione. L'armamento velico è costituito da due alberi a doppia crocetta più un rollafiocco appunto per avvolgere e aprire la vela di prua che è detta appunto fiocco. E' da far presente che l'albero poppiero, più propriamente detto di mezzana, al momento degli accessi risultava sbarcato e riposto sulla parete di uno di capannoni del cantiere. (Cfr. foto n. 6 – 7) corredato di tutte le manovre con sopra collegate le antenne degli strumenti di navigazione. L'alberatura del Kerilos risulta comunque in sufficiente stato di conservazione escludendo il così come tutto il resto dell'armamento velico. I winches (argani necessari per manovrare le vele) – il salpancora – il rollafiocco, risultano essere tutti oltre che di buona qualità, anche in discreto stato conservativo. Stessa cosa dicasi per il sartame (insieme di cavi di acciaio che costituiscono la tenuta dell'alberatura sia trasversalmente che longitudinalmente) (cfr. foto con dicitura "**Armamento velico**").

CONSIDERAZIONI

L'imbarcazione Kerilos come detto, al momento degli accessi non era in condizioni di operatività in quanto tirata in secco. Tuttavia è riscontrabile con evidenza il prestigio che la riguarda, come anche il potenziale impiego sicuramente in fascia di lusso. Le dimensioni, le sistemazioni, gli arredi e tutto il resto offrono confort molto elevato agli ospiti, non ultimo la idoneità ad effettuare qualunque tratto di navigazione. Ciò nonostante si evince chiaramente il suo stato che rivela una manutenzione praticamente assente o comunque non adeguatamente recente con progressivo avvenuto peggioramento delle condizioni e dello stato di conservazione. Doverosamente quanto detto sopra



unitamente ad altri parametri restituirà una valutazione significativamente più bassa rispetto a quella che normalmente spetterebbe ad una barca del genere e di tali dimensioni, che solamente per 21 centimetri non è classificata “Nave da Diporto” dato che il limite per le Imbarcazioni da Diporto è pari a 24 metri e il Kerilos ha una lunghezza di metri 23,80. Ma come già accennato, vi sono alcuni parametri quali ad esempio, il momento storico che sta vivendo ormai da qualche anno il mercato nautico, i lavori di manutenzione ordinaria ormai assenti da anni, oltre che di manutenzione straordinaria nonché di vere e proprie opere di riparazione e sostituzione di molti componenti riguardanti lo scafo, le paratie interne, le mastre, gli oblò ecc. che si reputano comunque necessari sul Kerilos quali carenaggio, revisioni motore e impianti, sostituzione di tavole di fasciame ecc., lavori necessari oltretutto per rinnovo del Certificato di Sicurezza, documento che conferisce alla barca l’idoneità alla Navigazione ormai scaduto. Ma la componente principale causa di deprezzamento è proprio lo stato di manutenzione dello scafo. L’allargamento così elevato del fasciame come già spiegato in precedenza impone opere molto onerose e ciò va chiaramente ad intaccare l’apprezzabilità di un eventuale acquirente.

VALUTAZIONI

Tenuto conto di tutto quanto sopra esposto, si reputa che a fronte di un valore privo di variabili già stimato in con un importo inquadrabile intorno ad € 340.000,00 quale valore attribuibile al motoveliero Kerilos, ad oggi questo importo si ritiene decurtabile delle seguenti somme: e precisamente:

Valore precedentemente stimato € 342.000,00 (trecentoquarantaduemila,00)

Spese per lavori necessari alla messa in sicurezza comprensiva della sistemazione del fasciame dello scafo € 150.000,00 (centocinquantamilamila,00)

Valore finale € 192.000,00 (centonovantaduemila,00)



CONCLUSIONI

In risposta al quesito posto dall'Ecc.mo Giudice della Procedura Esecutiva, lo scrivente CTU riferisce che stando alle valutazioni effettuate sui luoghi, allo stato della barca e relativa necessità di lavori ordinari, ma soprattutto straordinari, all'età della stessa, al fermo subito, ed alle condizioni del mercato nautico del momento storico che si sta attraversando, l'imbarcazione da diporto denominata "Kerilos" con matricola

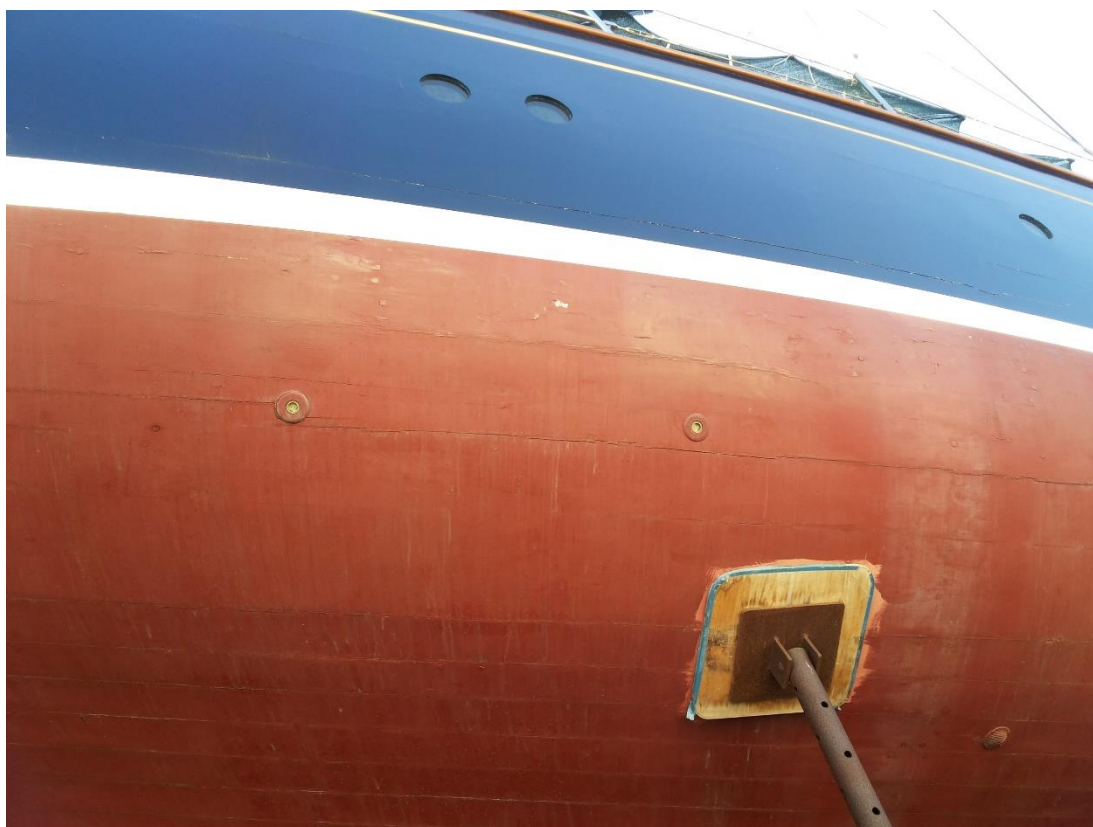
SP 1927D ha un valore di mercato rappresentante quello più vicino alla congruità con tutto ciò che la riguarda pari ad € 192.000,00 (centonovantaduemila,00)

Civitavecchia lì 19.03.2025

IL CTU



SCAFO

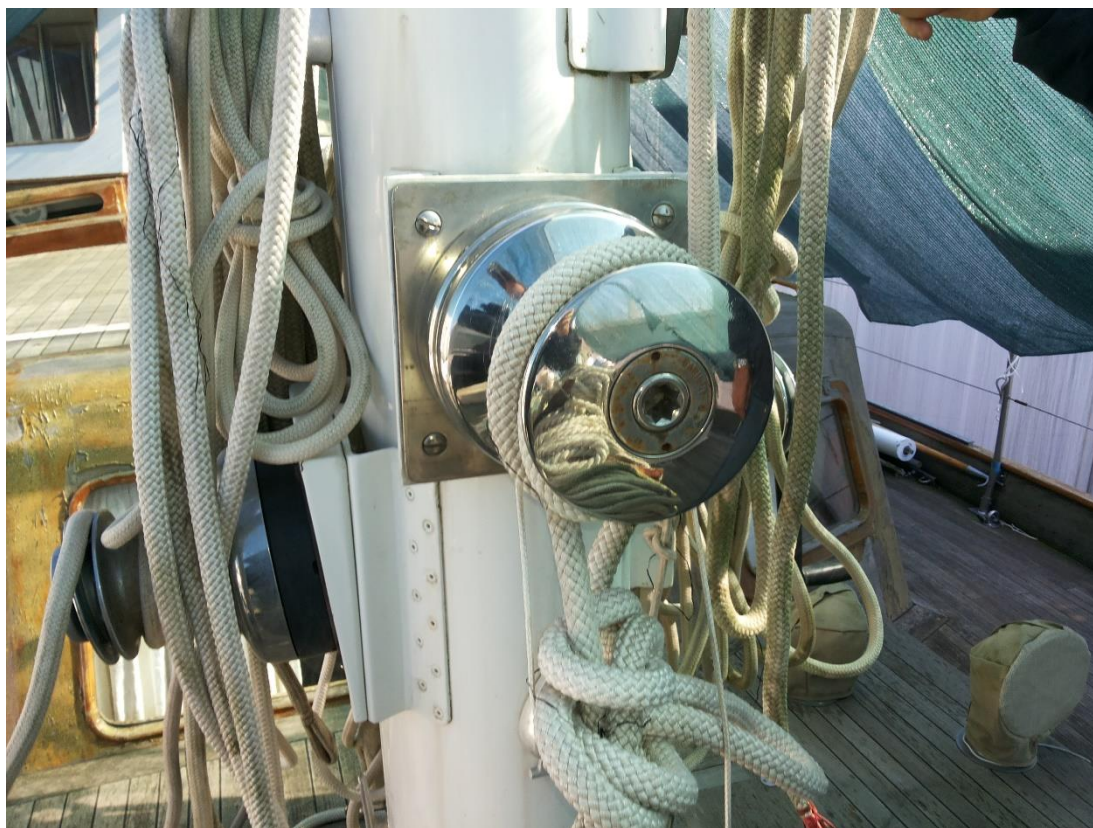




COPERTA



ARMAMENTO VELICO







TUGA

