



Studio di Ingegneria Navale e Meccanica

Dr. Ing. **STEFANO GARBARINO**

Unità:	JOKABI (tipo GHIBLI 22 – Cantieri Navali Liguri)
Progetto:	CTU procedimento R.G. 675/2025 – [REDACTED]

Data:	05 novembre 2025
-------	------------------

	Nome	Firma
Autori:	Stefano Garbarino	



Rapporto Finale

Studio di Ingegneria Navale e Meccanica - Via Bruciati 60 - 17012 - ALBISSOLA MARINA (SV)
E-mail: info@studioqgarbarino.com - P.I. 01214580092 - C.F. GRB SFN 65520 D969G -





Studio di Ingegneria Navale e Meccanica

Dr. Ing. **STEFANO GARBARINO**

Unità:	JOKABI (tipo GHIBLI 22 – Cantieri Navali Liguri)
Progetto:	CTU procedimento R.G. 675/2025 – 

INDICE

- A. RAPPORTO PRELIMINARE
- B. RISPOSTE A NOTE DI COMMENTO ESPRESSE DA PARTEDI TRIANGOLO srl
- C. CONCLUSIONI





A. RELAZIONE PRELIMINARE

1. GENERALITA'

In data 31 luglio 2025, l'autore del presente rapporto peritale, ing. Stefano Garbarino, iscritto all'Albo degli Ingegneri della Provincia di Savona, parte A, al no. 1143, ed al Registro del Personale Tecnico delle Costruzioni Navali presso la Capitaneria di Porto di Savona, al no. 75, è stato nominato dal Giudice Esecutore Dott.ssa Paola Maria Gallo del Tribunale di Savona, Sezione Esecuzioni Mobiliari, titolare del procedimento iscritto a Ruolo Generale no. 675/2025, quale Consulente Tecnico d'Ufficio (CTU) del Tribunale stesso, nel ricorso che oppone

- Parte ricorrente, *[redacted]*, rappresentata dagli Avv.ti Umberto ZERBA PAGELLA e dall'Avv.to Paolo GALLETTI,
- Parte convenuta, *[redacted]*, rappresentata dall'Avv. Nunzio Domenico ROLANDI,

al fine di dare risposta ai seguenti quesiti:

1. *che il Perito descriva le attuali condizioni dell'imbarcazione oggetto di pignoramento determini il valore di JOKABI a seguito di indagini strumentali documentate, fotografie e presa visione delle fotografie agli atti di causa;*
2. *che il Perito accerti il valore verificando tutte le parti della nave incluso lo scafo ed accessori (prese a mare, zinchi e anodi, pinne, eliche etc.);*
3. *che il Perito accerti gli armamenti e gli optional su JOKABI e quindi ne determini il loro valore (zattere, struttura metallica, batterie etc.);*



In data 09 settembre 2025, l'autore del presente rapporto peritale, convocato in udienza presso il medesimo Tribunale di Savona, in collegamento remoto, ha prestato giuramento di rito ex art. 193 c.p.c., fissando per l'inizio delle operazioni peritali il giorno 19 settembre 2025 alle ore 14:00.

2. OPERAZIONI PERITALI

In data 19 settembre 2025 alle ore 14:00, come stabilito in udienza, l'autore del presente rapporto si è presentato presso Marina di Varazze per iniziare le operazioni peritali a bordo dell'imbarcazione, sotto pignoramento, tipo "GHIBLI 22" dei CANTIERI NAVALI LIGURI, denominata *JOKABI* (di proprietà della società [REDACTED], parte convenuta). Ha verificato la presenza in loco del CTP per parte [REDACTED], nominato in data 18 settembre 2025. Ha altresì ricevuto copia, da parte del Direttore del Porto di Marina di Varazze, di istanza di opposizione alla nomina suddetta. Non essendo presenti i CTP di entrambe le parti, si è deciso di rinviare l'inizio delle operazioni, non ritenendo di poter procedere e proponendo una nuova data di inizio delle operazioni peritali il giorno 06 ottobre 2025 alle ore 14:00 (si veda **Allegato 1**).

In detta data l'estensore del rapporto si è nuovamente presentato presso Marina di Varazze, ove era presente il CTP nominato dalla società "....." che, conoscendo in modo approfondito l'imbarcazione, avrebbe coadiuvato lo scrivente nella vista tecnica condotta a bordo dell'unità. Non era presente alcun CTP per conto di Marina di Varazze, che ha deciso di non procedere alla nomina. Lo scrivente ha pertanto effettuato ispezione tecnica a bordo dell'unità verificandone la documentazione disponibile (inclusa una breve rassegna fotografica relativa





all'ultimo carenaggio), lo stato dello scafo (per quanto possibile, essendo galleggiante), della sovrastruttura e dei vani interni, incluso il locale apparato motore (si veda **Allegato 2**).

2.1. CARATTERISTICHE DELL'IMBARCAZIONE

Si elencano nel seguito le caratteristiche principali dell'imbarcazione, oggetto del sopralluogo (desunte dal "Licenza di abilitazione alla navigazione delle imbarcazioni da diporto"):

- Cantiere: CANTIERI NAVALI LIGURI – RIVA TRIGOSO (GE)
- Tipo e materiale costruzione: A MOTORE, ENTROBORDO, LEGNO
- Anno di costruzione: 1987
- Numero d'iscrizione: OL 2361D
- Nominativo Internazionale I.N. 6356
- Lunghezza: 19.70 m
- Larghezza: 5.48 m
- Numero di motori installati: 2
- Fabbricante: DETROIT DIESEL CO.
- Tipo: DIESEL, A 2 TEMPI, 12 cilindri a V - 12V92TA
- Cilindrata: 18100 (x 2 motori) cm³
- Potenza massima di esercizio: 806 kW @ 2300 (x2 motori) giri/min
- Anno di fabbricazione: 1987
- Numero di matricola: 12VF002940 e 12VF002575





2.2. CONTROLLO DOCUMENTALE

Il primo passo per accertare la situazione in cui si trova l'imbarcazione ha riguardato il controllo della documentazione disponibile. In particolare, sono stati visionati i seguenti:

- a. Copia della "Licenza di abilitazione alla navigazione delle imbarcazioni da diporto".

Oltre ai dati sopra indicati, rilevati dalla licenza, emessa apparentemente nel 2008, si apprende che l'unità è stata immatricolata nei registri nazionali nell'anno 2001, provenendo dai registri di Londra (pertanto battente bandiera britannica), da dove è stata cancellata il 05.06.2001. Oltre ai dati completi sull'imbarcazione vi è indicazione del numero massimo di persone trasportabili incluso l'equipaggio (20), i dati dei successivi passaggi di proprietà ed i dati del penultimo Certificato di Sicurezza per Imbarcazioni da Diporto, rilasciato dalla Capitaneria di Porto di Olbia il 21.08.2017. (vedasi **foto da 1 a 7**). È stato visionato, inoltre, un estratto della nuova Licenza di abilitazione alla navigazione da diporto, riportante gli estremi del Certificato di Sicurezza in corso di validità, emesso il 05.07.2023 (vedasi **foto 7bis**).

- b. Copia di parte di un verbale di accertamento, datato 14.07.2011, nell'ambito del Controllo Economico del Territorio (C.E.Te.), uno strumento della Guardia di Finanza per individuare elementi di capacità reddituale, come il possesso di unità navali da diporto, per la verifica fiscale. Il dato più interessante è il valore indicato come "prezzo di acquisto" dell'unità, pari a EUR 300.000 (vedasi **foto 8**)





2.3. ACCERTAMENTO DELLE CONDIZIONI DELL'IMBARCAZIONE

Al fine di rendere più spedite le operazioni di verifica delle condizioni dell'imbarcazione si è proceduto alla vista partendo dagli alloggi, dal ponte più elevato, a scendere fino ai locali interni posti più in basso.

Ponte sopraelevato (Fly Deck) con timoneria esterna

Si faccia riferimento alle **foto da 9 a 17**.

Partendo dalla zona di poppavia (**foto 9, 10, 11 e 13**) si nota la presenza di gruetta per tender. Sul lato sinistro è presente un tavolino fisso e, spostandosi verso prora, due lettini prendisole in legno. Il tender non è presente. È sistemato uno zatterino autogonfiabile scaduto da diversi anni (**foto 12**). Lo stato del teak è mediocre. La timoneria, situata a proravia, a dritta, risulta protetta (**foto 14**). Le leve di comando remoto dei motori appaiono non sistemate in posizione "neutra", probabilmente per problemi nell'impianto pneumatico di comando. La strumentazione si trova in stato piuttosto deteriorato (**foto 15**). È stato testato corretto funzionamento dell'elica trasversale di prora (*bow thruster*), con esito positivo.

Timoneria interna, Salone, cucina

Si faccia riferimento alle **foto da 18 a 38**.





Partendo da proravia, si trova sul lato dritto la timoneria interna (**foto 18, 19 e 20**). La strumentazione si trova in discreto stato di conservazione (**foto 21, 22, 23 e 24**). Si notano i seguenti apparati:

- ✓ Bussola magnetica
- ✓ Impianto VHF
- ✓ Ecoscandaglio e solcometro
- ✓ Ricevitore GPS plotter
- ✓ Autopilota

Anche nella timoneria interna le leve di comando remoto dei motori appaiono in posizione “non neutra”, sempre per problemi probabilmente legati all’impianto pneumatico di trasmissione ordini. Sul pannello frontale della timoneria si trova il sistema di controllo di apertura delle porte esterne, comandate pneumaticamente (**foto 25, 26 e 27**). La segnalazione dell’apertura/chiusura delle porte è stata testata e funziona correttamente. Spostandosi verso poppa (**foto 28 e 29**) si trova, a sinistra, il quadro dell’impianto elettrico principale (**foto 30**), chiaramente rinnovato in tempi recenti, e sulla dritta la scala per la discesa al ponte inferiore dove si trovano gli alloggi (**foto 36**). A poppavia si trova il salone (**foto 31, 32, 33, 34 e 35**), con accesso laterale a ponte tramite porta a comando pneumatico, dotato di impianto TV 50” dotato di amplificatore con effetto “dolby surround”. La cuscineria ed i mobili interni sono in buone condizioni.





Per quanto riguarda la cucina, posta sul lato dritto, (**foto 37 e 38**), essa è attrezzata con no. 4 piastre ad indizione, forno elettrico, no. 2 frigoriferi con cella freezer. In aggiunta vi è un forno a microonde, lavello in inox a doppia vasca e lavatrice. Anch'essa è dotata di accesso laterale a ponte tramite porta a comando pneumatico

Ponte inferiore, con cabina Armatore e cabine ospiti.

Si faccia riferimento alle **foto** da **39** a **54**.

La zona alloggi è così strutturata come indicato nel seguito:

- Cabina Armatore, a poppa, dotata di armadio, bagno e doccia (**foto 39, 40, 41, 42, 43 e 44**). Vi trovano posto un letto matrimoniale e due (2) comodini, oltre ad un divano sul lato dritto, una TV incassata nella paratia prodiera ed un mobile posto lungo il lato sinistro della cabina.
- Cabine ospiti, in zona a centro imbarcazione, una a sinistra (**foto 45, 46 e 47**), dotata di armadio, bagno e doccia e l'altra a dritta (**foto di 48, 49 e 50**), dotata di armadio e bagno solamente. Vi trovano posto due (2) letti singoli ed un comodino.
- Cabina ospiti VIP a proravia (**foto 51, 52, 53 e 54**), dotata di armadio, bagno e doccia. Vi trovano posto due (2) letti singoli ed un comodino.

Tutte le cabine appaiono in discrete condizioni, così come la rubinetteria, correttamente funzionante, senza perdite o gocciolature.





Ponte coperta all'esterno e Cabina equipaggio a prora

Si faccia riferimento alle **foto** da **55** a **70**.

Il ponte di coperta è realizzato in teak, che risulta coperto da uno strato bianco, per buona parte della lunghezza dell'imbarcazione (vedasi **foto 56, 57, 58, 66, 67, 68 e 69**); le condizioni del legno sono scadenti in certe zone, soprattutto verso prora; risultano migliori verso poppa. A prora, sulla falchetta del lato sinistro, vi è un danno ad uno dei passacavi di ormeggio (**foto 63**), tamponato per evitare ingresso d'acqua dall'esterno.

A prora estrema si trova il verricello salpancora/per ormeggio (elettrico), con, ai lati, due portelli di accesso al pozzo catena sottostante (**foto 64 e 65**). I portelli si aprono e chiudono agevolmente, lo stato della catena dell'ancora è buono.

A poppavia del pozzo catene si trova la cabina equipaggio, con accesso dalla sovrastruttura (**foto 58 e 66**). In essa sono ricavati due (2) posti letto ed un bagno (**foto 59, 60, 61 e 62**). Lo stato del locale è piuttosto scadente.

Locale apparato motore

Si faccia riferimento alle **foto** da **71** a **90**.

L'accesso al locale Apparato Motore è garantito da un portello sistemato a poppa, sul lato sinistro (**foto 71**). Nel vano più a poppavia (locale agghiaccio) sono sistemati:

- gli organi di comando dei timoni (agghiaccio, **foto 75 e 76**),





- la bombola e gli accessori dell'impianto fisso antincendio a CO₂ del locale Apparato Motore (**foto 74**),
- impianto frigorifero (**foto 73**),

Il locale agghiaccio è separato dal locale Apparato Motore vero e proprio da una paratia trasversale e da una porta stagna con chiusura a volantino e strettai (**foto 77**).

Entro il locale Apparato Motore sono stati visionati:

- motore di propulsione di dritta con relativa strumentazione (ore di moto registrate 1517, **foto 84 e 85**)
- motore di propulsione di sinistra con relativa strumentazione (ore di moto registrate 1517, **foto 86 e 87**)
- generatore di corrente no. 1 (**foto 78**)
- generatore di corrente no. 2 (**foto 79**)
- caricabatterie (**foto 80**)
- impianto per filtraggio del gasolio (**foto 81**)
- impianto refrigerazione aria (**foto 82**)
- impianto per dissalazione dell'acqua di mare (**foto 83**)





- impianto aria compressa per i vari servizi di bordo (in particolare per la movimentazione delle porte stagne) con relativo pannello di controllo (**foto 88 e 89**)
- impianto per la movimentazione dei flap di sustentazione a poppa (per la navigazione in condizione di semi-dislocante, in “planata”, **foto 90**)

Nel locale Apparato Motore trovano posto anche le batterie di avviamento dei motori principali. Per potervi accedere sarebbe stato necessario rimuovere parte del pagliolato (che costituisce il passaggio fra i due motori). IL CTP della Soc. ... ha però informato che le stesse batterie sono esaurite, non essendo più in grado di essere caricate, e che devono essere pertanto sostituite. Il locale appare abbastanza pulito anche se risente dell'età dell'imbarcazione.

2.4. VALUTAZIONI TECNICHE

- a. Non è stato possibile mettere in moto i motori di propulsione poiché le batterie di avviamento, come detto, necessitano di essere sostituite. Vi è poi un probabile problema di controllo per un apparente avaria all'impianto di comando pneumatico.
- b. Non è stato testato il verricello elettrico di prora (salpancora/per ormeggio) che comunque appare in condizioni operative soddisfacenti.
- c. La visita è stata effettuata con imbarcazione galleggiante (è stato solo effettuato uno scatto, **foto 91**, per mostrare lo stato di una piccola parte dell'opera viva), è risultato pertanto impossibile verificare lo stato della carena. Il CTP della ... ha però comunicato che l'unità ha effettuato carenaggio in porto a Varazze durante l'estate del





2024. Non sembra esistano comprovanti con la descrizione delle attività effettuate. In ogni caso, su richiesta dello scrivente, il CTP ha prodotto alcuni filmati ripresi all'atto dell'alaggio e del varo dopo le operazioni di manutenzione. Lo scrivente ha provveduto a scattare alcune immagini di dette riprese al fine di dimostrare l'avvenuto carenaggio (si faccia riferimento a **Carena - foto da 1 a 6**)

3. STIMA DEL VALORE DELL'IMBARCAZIONE

La stima del valore dell'imbarcazione è effettuata secondo i due seguenti principi di base:

- a. *Valore certo dell'imbarcazione ad una certa data.* Si assume come valore di riferimento la somma indicata nel verbale di accertamento, datato 14.07.2011, emesso dalla Guardia di Finanza e menzionato al precedente punto 2.2.a, pari a EUR 300.000
- b. *Deprezzamento annuale del valore dell'imbarcazione, pari al 5% di quello relativo all'anno precedente.* Detta valutazione, deve essere effettuata sul periodo che va dal 2011 al 2025.

VALUTAZIONE DEPREZZAMENTO IMBARCAZIONE "JOKABI"

Anno	% riduzione annuale	Valore dell'imbarcazione
2011		€ 300,000
2012	5%	€ 285,000
2013	5%	€ 270,750
2014	5%	€ 257,213
2015	5%	€ 244,352
2016	5%	€ 232,134
2017	5%	€ 220,528
2018	5%	€ 209,501
2019	5%	€ 199,026
2020	5%	€ 189,075
2021	5%	€ 179,621
2022	5%	€ 170,640
2023	5%	€ 162,108
2024	5%	€ 154,003
2025	5%	€ 146,302





La stima del prezzo basata sul deprezzamento annuale ammonta pertanto a EUR 146.302.

Per calcolare il valore effettivo dell'imbarcazione nello stato attuale occorre considerare opportunamente gli elementi rilevati durante la visita. In particolare:

- Come già indicato, l'imbarcazione ha effettuato carenaggio nel 2024 ed apparentemente non esiste una distinta dei lavori effettuati; dalle riprese video effettuate si nota che le eliche, gli alberi porta-elica, il *bow thruster*, ossia l'elica trasversale di manovra, sono stati manutenzionati e trattati (ad esempio, sulla carena, con l'applicazione del ciclo protettivo con pittura antivegetativa). Gli zinchi contro l'effetto delle correnti galvaniche sono stati rinnovati. Il CTP della Soc. sostiene che le prese a mare sono state anch'esse manutenzionate, soprattutto per motivi di sicurezza, affinché non si trasformino in possibili vie d'acqua. Si assume che quanto riferito corrisponda alla realtà.
- La struttura in legno, soprattutto della coperta, versa in uno stato di conservazione accettabile ma che richiederebbe interventi di conservazione e, talvolta, di ripristino di una certa entità.
- Il gruppo delle batterie di avviamento dei motori di propulsione dovrebbe essere sostituito.
- Non è stato possibile effettuare test di funzionamento per i motori di propulsione (occorrerebbe effettuare intervento manutentivo sull'impianto dei comandi remoti) e di altri ausiliari ed impianti di bordo.
- L'età dell'imbarcazione, nonostante siano stati probabilmente effettuati più volte lavori di ringiovanimento, si può vedere chiaramente dallo stato di conservazione rilevato e visibile dalle foto in allegato.





Per quanto detto al punto 3. precedente, considerando il deprezzamento ulteriore dell'imbarcazione causato dagli aspetti negativi presi in esame, si ritiene che il valore attuale ammonti a **EUR 125.000**.

4. CONCLUSIONI

Con riferimento al quesito posto dal Giudice Esecutore dott.ssa Paola Maria Gallo del Tribunale di Savona, di cui al punto 1. del presente rapporto peritale, si conclude che

Quesito 1: che il Perito descriva le attuali condizioni dell'imbarcazione oggetto di pignoramento determini il valore di JOKABI a seguito di indagini strumentali documentate, fotografie e presa visione delle fotografie agli atti di causa;

*Le condizioni attuali dell'imbarcazione, desunte dalla visita e dal materiale fotografico raccolto, sono state riassunte al precedente punto 3. Il valore dell'imbarcazione stabilisce il valore dell'unità denominata JOKABI in **EUR 125.000***

Quesito 2: che il Perito accerti il valore verificando tutte le parti della nave incluso lo scafo ed accessori (prese a mare, zinchi e anodi, pinne, eliche etc.);

Il valore dell'unità è stato valutato tenendo conto, per quanto possibile, dello stato dello scafo, della sovrastruttura e degli equipaggiamenti installati, per alcuni dei quali l'esame approfondito non ha potuto essere effettuato.

Quesito 3: che il Perito accerti gli armamenti e gli optional su JOKABI e quindi ne determini il loro valore (zattere, struttura metallica, batterie etc.);





Tenendo conto che alcuni apparecchi di bordo (ad esempio lo zatterino autogonfiabile scaduto, le batterie di avviamento dei motori esauste, etc.) dovrebbero essere sostituiti e tenendo nel debito conto l'età dell'imbarcazione, dell'armamento e degli optional, lo scrivente ritiene che il loro valore sia di difficile determinazione e che comunque sia già opportunamente considerato nel valore stabilito per l'imbarcazione.

Ing. Stefano Garbarino

Iscritto al no. 1143 Ordine Ingegneri, Albo A, Provincia SV

Iscritto al no. 75 R.P.T.C.N. Capitaneria di Porto SV





B. RISPOSTE ALLE NOTE DI COMMENTO ESPRESSE DA “TRIANGOLO srl”

Osservazione

SULLE ORE DI MOTO REGISTRATE - 1517 - REPERTI FOTOGRAFICI NN. 84-85-86-87

(Allegato 3)

L'indicazione riportata nel rapporto preliminare trasmesso dal nominato CTU Ing. Garbarino in relazione alle “ore di moto registrate” - valore per entrambi i motori indicato in ore 1517 - è frutto di un errore di trascrizione. Invero, dall'esame dei reperti fotografici nn. 84 ed 86 allegati al rapporto in esame, si evince chiaramente che il dato delle “ore di moto registrate” è in realtà pari a 1251 per il motore di propulsione di DR (foto n. 84) e 1235 per il motore di propulsione di SN (foto n.86). Si chiede pertanto di voler modificare i valori indicati in quelli realmente riscontrabili.

Tale rettifica potrebbe tra l'altro incidere *in melius* sulla valutazione estimativa della imbarcazione trattandosi di ben 266 ore in meno per il motore DN e 282 ore in meno per il motore SN.

Risposta

L'osservazione è pertinente. Il dato delle “ore di moto registrate” viene pertanto modificato nella Relazione Finale. Si specifica, però, che un numero di ore di moto inferiore, rispettivamente, di 266 e di 282 ore, vista l'età dei propulsori, non comporta alcuna revisione della valutazione estimativa dell'imbarcazione.





TESTO CORRETTO (pagine 10 e 11 di 20)

OMISSIS

Locale apparato motore

Si faccia riferimento alle **foto** da **71** a **90**.

OMISSIS

Entro il locale Apparato Motore sono stati visionati:

- motore di propulsione di dritta con relativa strumentazione (ore di moto registrate **1251**, foto 84 e 85)
- motore di propulsione di sinistra con relativa strumentazione (ore di moto registrate **1235**, foto 86 e 87)

OMISSIS





C. CONCLUSIONI

Con riferimento al quesito posto dal Giudice Esecutore dott.ssa Paola Maria Gallo del Tribunale di Savona, di cui al punto 1. del presente rapporto peritale, si conclude che

Quesito 1: *che il Perito descriva le attuali condizioni dell'imbarcazione oggetto di pignoramento determini il valore di JOKABI a seguito di indagini strumentali documentate, fotografie e presa visione delle fotografie agli atti di causa;*

Le condizioni attuali dell'imbarcazione, desunte dalla visita e dal materiale fotografico raccolto, sono state riassunte al precedente punto 3. Il valore dell'imbarcazione stabilisce il valore dell'unità denominata JOKABI in EUR 125.000

Quesito 2: *che il Perito accerti il valore verificando tutte le parti della nave incluso lo scafo ed accessori (prese a mare, zinchi e anodi, pinne, eliche etc.);*

Il valore dell'unità è stato valutato tenendo conto, per quanto possibile, dello stato dello scafo, della sovrastruttura e degli equipaggiamenti installati, per alcuni dei quali l'esame approfondito non ha potuto essere effettuato.

Quesito 3: *che il Perito accerti gli armamenti e gli optional su JOKABI e quindi ne determini il loro valore (zattere, struttura metallica, batterie etc.);*

Tenendo conto che alcuni apparecchi di bordo (ad esempio lo zatterino autogonfiabile scaduto, le batterie di avviamento dei motori esauste, etc.) dovrebbero essere sostituiti e tenendo nel debito conto l'età dell'imbarcazione, dell'armamento e degli optional, lo





Studio di Ingegneria Navale e Meccanica

Dr. Ing. **STEFANO GARBARINO**

Rapporto Finale

CTU procedimento R.G. 675/2025 -

- Pagina 20 di 20

scrivente ritiene che il loro valore sia di difficile determinazione e che comunque sia già opportunamente considerato nel valore stabilito per l'imbarcazione.

Ing. Stefano Garbarino

Iscritto al no. 1143 Ordine Ingegneri, Albo A, Provincia SV

Iscritto al no. 75 R.P.T.C.N. Capitaneria di Porto SV

