Iscrizione Albo Geometri e Geometri Laureati della Provincia di Sassari, n. 2342
Iscrizione Albo Periti Regione Autonoma della Sardegna per l'accertamento dei danni alle vittime di attentati (art.2 com.6 L.R.21/1998)
Iscrizione Albo Consulenti Tecnici d'Ufficio del Tribunale Civile di Sassari, n.181
Iscrizione Albo Periti del Tribunale Penale di Sassari, n. 43

cosimo DESSOLE Geometra

RELAZIONE DEL CTU

Sassari li 31/03/2026

TRIBUNALE DI TEMPIO PAUSANIA
Esecuzione Mobiliare con vendita post legge 80

Causa: RG 357/2025
Parti: NAUSIKA GROUP S.R.L. contro
Giudice della causa: Dott.ssa BECHERE MARCHESA FRANCESCA

Il sottoscritto Geometra COSIMO DESSOLE, iscritto all'Albo dei Geometri e Geometri Laureati della Provincia di Sassari al n°2342 e all'Albo dei Consulenti Tecnici d'Ufficio del Tribunale Civile di Sassari al n°181, rassegna la presente relazione in conformità all'incarico ricevuto e a quanto disposto nell'ordinanza di nomina.

Quesito peritale

Il Giudice ha formulato il seguente quesito:

Dica il CTU, esaminati gli atti e i documenti di causa, sentite le parti e i loro eventuali consulenti, accertate le attuali condizioni, il valore di mercato attribuibile all'imbarcazione oggetto di atto di intimazione ex art. 2797 c.c. (modello Pershing 56 denominata "El Ras Quinto", adibita al trasporto di persone, anno di costruzione 2006, cantiere Pershing S.p.A., lunghezza metri 17,60, larghezza metri 4,80, dotata di due motori entrobordo diesel MAN, matricole n. 69010192591024 e n. 69010190221024, iscritta nel registro delle imbarcazioni da Diporto presso l'Ufficio Circondariale Marittimo della Capitaneria di porto di Olbia al n. OL/2654/D).

1. PREMESSA E OPERAZIONI PERITALI

Esaminata la documentazione contenuta nel fascicolo di causa e inviato il prescritto avviso di inizio operazioni alle parti, il sottoscritto CTU ha fissato l'avvio delle attività peritali per il giorno 12 febbraio 2026, alle ore 10:00.

Le operazioni si sono svolte presso il cantiere nautico **Nausika Group s.r.l. – Costa Smeralda Marine Center**, sito in Olbia (OT), Zona industriale Cala Saccaia, Via Madagascar n.46, luogo di custodia dell'unità.

Al sopralluogo erano presenti:

- Sig. Riccardo Balzano, in qualità di Responsabile Operativo della società Nausika Group s.r.l.;
- Dott. Pirisino Renato, dello studio S.T.B. Italia, in qualità di ausiliario del CTU.

Si da atto dell'assenza dei procuratori delle parti, benché regolarmente avvisati.

Previa lettura del quesito assegnato (come da verbale d'Udienza del 18.12.2025), si è proceduto all'ispezione dell'imbarcazione. L'indagine ha compreso una ricognizione generale e una verifica analitica dello stato di conservazione e delle dotazioni, condotta sia negli spazi esterni che negli ambienti interni, con contestuale esecuzione di rilievi fotografici atti a documentare lo stato di fatto.

2. SOPRALLUOGO E CONSIDERAZIONI TECNICHE

Si precisa che le verifiche esperite sono limitate all'accertamento delle condizioni apparenti e generali dell'unità, nello stato di fatto e di diritto in cui si trovava al momento del sopralluogo.

2.1 La visita tecnica ha avuto luogo in data 12 Febbraio 2026 presso il succitato cantiere.

2.2 Poiché l'unità si trovava in rimessaggio "a secco" taccata all'interno di un capannone (protetta da telo in cellophane trasparente) è stato possibile procedere all'ispezione visiva della carena e degli organi di trasmissione.






2.3 Limiti dell'indagine: l'ispezione è stata condotta senza rimozione di parti strutturali, mobilio fisso, pareti o rivestimenti. Non sono stati ispezionati i gavoni e i compartimenti tecnici occlusi da materiali di rispetto, quali dotazioni di bordo (ancore, catene) o altri beni mobili stivati. Essendo l'imbarcazione rimessata a terra, non è stato possibile effettuare prove di stabilità, test di navigabilità, né verifiche funzionali dinamiche; pertanto, il presente elaborato non esprime parere sulla piena efficienza nautica in navigazione.

2.4 Impianto elettrico: Al momento della verifica, gli accumulatori (batterie) sono risultati inefficienti/scarichi, impedendo l'attivazione del quadro elettrico di bordo. A causa dell'assenza di tensione, non è stato possibile rilevare le ore di moto dai display digitali, né testare le utenze di bordo o la strumentazione di navigazione elettronica.

2.5 Apparato motore e sistemi ausiliari: Per le ragioni di ordine tecnico sopra esposte (assenza di alimentazione elettrica e stazionamento a secco), non è stato possibile procedere al test di avviamento dei propulsori, né verificarne l'efficienza meccanica o i parametri funzionali a regime. Di conseguenza, i motori e i relativi sistemi (invertitori, impianti di raffreddamento, alimentazione) sono stati oggetto di sola verifica visiva esterna. Non sono stati eseguiti smontaggi, rilievi delle compressioni, analisi spettrografiche dell'olio o ispezioni endoscopiche. Si rileva, inoltre, l'assenza a bordo di documentazione tecnica (Libretti di Servizio o fatture) atta a comprovare il regolare piano di manutenzione ordinaria e straordinaria (es. tagliandi, revisione scambiatori di calore, taratura iniettori, sostituzione giranti, ecc.). Riguardo al sistema di trasmissione, la verifica è stata limitata alla continuità strutturale esterna, senza possibilità di verificarne il corretto funzionamento o l'assenza di vibrazioni in assetto dinamico.

2.6 Layout interno e dotazioni: Si è proceduto alla valutazione del grado di obsolescenza e usura degli arredi, verificando contestualmente la presenza e lo stato apparente degli impianti ausiliari (climatizzazione, dissalatore, gruppo elettrogeno) e degli accessori qualificanti (optional) atti a incrementare l'appeal commerciale dell'unità sul mercato dell'usato.

Conclusioni sul sopralluogo:
In ragione di quanto sopra esposto, il sottoscritto CTU non può esprimere un giudizio di piena efficienza degli apparati, né escludere la presenza di vizi occulti o la necessità di interventi di ripristino meccanico non rilevabili in sede di ispezione statica.
Parallelamente, è stata verificata la documentazione di bordo, con particolare riferimento alla validità del Certificato di Sicurezza e della Licenza di Navigazione.

3. DATI UFFICIALI DI IDENTIFICAZIONE

I dati sotto riportati sono stati desunti dall'esame della documentazione di bordo e dai rilievi diretti effettuati sulle targhette identificative (HIN e CE).

▪ Denominazione	EL RAS QUINTO
▪ Cantiere Costruttore	Pershing Spa

▪ W.I.N	IT-ADRP5605B606
▪ Bandiera	italiana
▪ Numero di iscrizione	OL2654D
▪ Anno di costruzione	2006
▪ Modello	Pershing 56
▪ Tipo	a motore
▪ Lunghezza massima	m. 17,60
▪ Larghezza massima	m. 4,80
▪ Altezza di costruzione	m. 3,15
▪ Dislocamento	tonn. 33,50
▪ Proprietario	**Unicredit Leasing**
▪ Utilizzatore	



Targhetta Hin rinvenuta a bordo



Targhetta CE

4. CARATTERISTICHE TECNICHE E STATO DI CONSERVAZIONE

4.1 Documenti di bordo e titoli abilitativi:

L'unità è abilitata alla navigazione senza alcun limite dalla costa (Categoria di progettazione CE: "A"). La portata massima autorizzata è di 14 persone, equipaggio incluso.

⇨ LICENZA DI NAVIGAZIONE # 047423

Emessa da	Capitaneria di Porto di Olbia
Data emissione	13 Giugno 2016

Annotazioni:

- proveniente dal n° PS 3306 D

⇨ CERTIFICATO DI SICUREZZA #64/2006

Emesso da	Capitaneria di Porto di Pesaro
Data emissione	16 Giugno 2006
Data rinnovo	06 Maggio 2014
Data scadenza	28 Aprile 2019

Osservazioni:

- Certificato di sicurezza rinvenuto scaduto.
- Ai fini della rimessa in navigazione dell'unità, sarà necessario procedere a una visita periodica da parte di un Ente Tecnico Autorizzato per il rinnovo dello stesso.

4.2 Scafo e strutture esterne

L'ispezione visiva dell'opera viva (carena) e dell'opera morta (murate e coperta) ha evidenziato quanto segue:

Materiale dello scafo	Poliestere Rinforzato con Fibra di Vetro (PRFV)
Materiale pozzetto e coperta	Pavimentazione in teak e vtr
Stato di conservazione	buono

Osservazioni:

- Opera viva (Carena): Si riscontra un eccessivo accumulo di strati di pittura antivegetativa, che necessiterebbe di una rimozione meccanica (sabbiatura o raschiatura) per riportare lo scafo "a zero".
  Gli anodi sacrificali (zinchi) risultano completamente consumati e richiedono la sostituzione immediata per prevenire fenomeni galvanici.
- Opera Morta (Murate): Le murate presentano una colorazione grigia con fascia di bellezza blu. Sono stati rilevati segni di attrito, abrasioni diffuse e un evidente distacco dello strato di finitura trasparente (sfogliamento del trasparente sulla vernice), segno di degradazione dovuta all'esposizione solare e all'assenza di manutenzione protettiva.
- Coperta: In generale in medio stato, dotata di Hard Top con movimentazione elettrica (non testata per assenza di tensione).





4.3 Apparato propulsivo e trasmissioni

I dati tecnici sono stati rilevati dalle targhette identificative applicate sui motori e sugli invertitori, oltre che dalla documentazione tecnica di bordo.

Tipo di propulsione	entrobordo
Ciclo/ Alimentazione	Diesel 4 tempi / sovralimentato
Trasmissioni	Eliche di superficie ARNESON DRIVE
Numero dei motori	n°2(due)
Costruttore	MAN
Modello	V12-1360
Anno di costruzione	2006
Matricola motore Dx Matricola motore Sx	69010192591024 69010190221024
Potenza massima erogata	kW 1000 @2300 giri/minuto
Consumo specifico	263 x 2 litri/ora
Ore di moto sx/dx	non rilevabili (assenza di tensione elettrica)
Invertitori	ZF ZF665A (Rapp. 1.757:1)
Casse gasolio	n°1 /3200 litri circa

Osservazioni:

Dall'analisi visiva condotta nel locale apparato motore e sullo specchio di poppa, si evidenzia quanto segue:

- Stato degli Impianti: I motori presentano un aspetto esterno integro, ma il lungo periodo di inattività (desumibile dalla scadenza dei certificati di sicurezza) impone un intervento di manutenzione straordinaria prima di qualsiasi tentativo di avviamento.

- Trasmissioni Arneson: Si segnala una trasudazione di olio idraulico in corrispondenza della cuffia della trasmissione di sinistra. Tale anomalia indica un probabile cedimento della tenuta o un deterioramento del soffietto in gomma, la cui sostituzione è indispensabile per garantire l'impermeabilità e la funzionalità del sistema.
- Eliche: Le eliche (in lega di bronzo/alluminio/NIBRAL a 5 pale) non presentano deformazioni evidenti da impatto, sarebbe tuttavia consigliato effettuare una verifica di bilanciamento/equilibratura.
- Manutenzione Presunta: Data l'assenza di documentazione (Service Book), si deve cautelativamente ipotizzare che i motori necessitino della "Manutenzione Straordinaria MAN" prevista per gli anni di anzianità.









4.4 impianto elettrico e ausiliari

L'unità dispone di un impianto elettrico complesso, sezionato in corrente continua (24V) e corrente alternata (220V), con quadro generale di controllo e distribuzione ubicato lungo la scala di accesso alla dinette.

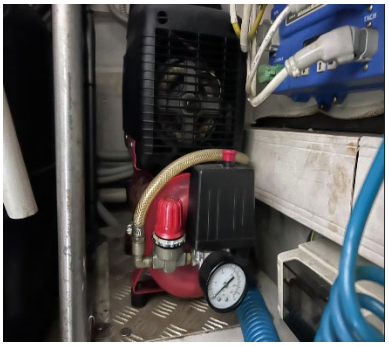
Quadro generale con strumenti di misura e controllo	lungo scala di accesso alla dinette
Gruppo elettrogeno:	KOHLER 11EFOZD (kw 11) – S/N: 2043789
Batteria generatore	n°1 dedicata
Gruppo batterie motori	n°3 da 185Ah
Gruppo batterie servizi	n°4 da 185Ah
Caricabatterie	n°1 MASTERVOLT Mass 24/50 n°1 MASTERVOLT Mass 24/75
Alternatori su motori	si
Presa da terra	n°1 MARINCO 32A
Elica di manovra (Bow thruster)	Sistema SIDE-POWER
Aria condizionata	Impianto CONDARIA

Osservazioni:

- Verifica Funzionale: Non è stato possibile attivare il quadro elettrico né testare le singole utenze, le pompe di sentina, l'elettronica di navigazione e i gruppi di condizionamento.
- Stato Accumulatori: Le batterie rinvenute a bordo sono risultate totalmente scariche e, data la probabile prolungata inattività dell'unità, devono ritenersi soggette a solfatazione e pertanto da sostituire integralmente.

- Gruppo Elettrogeno: Il motore termico del generatore non è stato avviato; si presuppone la necessità di un tagliando completo.
- Illuminazione Speciale: Presenza di luci LED subacquee installate sullo specchio di poppa.





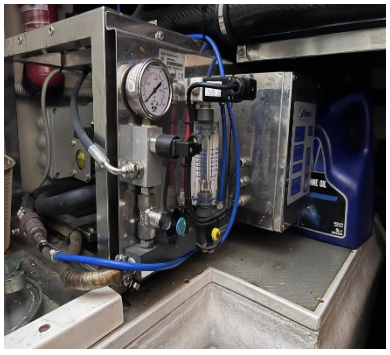
4.5 impianto idraulico e sanitario

La presente descrizione si basa sulla verifica visiva della consistenza dei componenti e sulle specifiche tecniche del cantiere. L'assenza di test funzionali è dovuta a imbarcazione rimessata a terra e mancanza di alimentazione elettrica.

Distribuzione acqua	Sistema a pressione tramite elettropompa (autoclave)
Produzione acqua calda	n°1 Boiler
Pompe svuotamento sentine	n°5 elettropompe a funzionamento automatico/manuale
Dissalatore	SELMAR – capacità nominale 150 litri/ora
Servizi igienici	n. 4 WC marini elettrici a depressione (tipo TECMA)
Doccia esterna	Presente in Pozzetto
Riserva idrica / Capacità	n. 1 Cassa in acciaio inox / Capacità 750 litri

Osservazioni:

- Al momento del sopralluogo l'impianto idraulico non è stato possibile sottoporlo a prove di funzionamento (test a pressione o cicli di scarico).





4.6 Attrezzatura di coperta e ormeggio

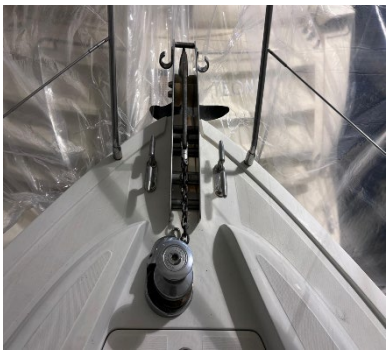
La presente descrizione si basa sulla verifica visiva della consistenza dei componenti e sulle specifiche tecniche del cantiere.

Verricello Salpancore	n.1 LOFRANS' Project
Ancora	n.1 mod. BRUCE
Punti di ormeggio	n. 6 Bitte in acciaio inox (3 per lato)
Tonneggi di poppa	n. 2 Winches LOFRANS'
Passerella	Idraulica telescopica BESENZONI
Risalita dal mare	Scaletta da bagno elettroidraulica a scomparsa, integrata nella plancetta di poppa

Osservazioni:

Durante l'ispezione dell'attrezzatura tecnica di prua, sono state rilevate le seguenti criticità:

- Danneggiamento Ancora: Il fusto dell'ancora modello Bruce è stato rinvenuto visibilmente deformato.





4.7 Allestimento, Arredamento e Sistemazioni interne

(Descrizione degli ambienti procedendo da prua verso poppa)



Cabina Vip (prua)	Letto matrimoniale a isola, armadio a murata (dritta). Dotata di locale bagno riservato con WC elettrico, lavabo e box doccia separato.
Dinette / salone	Posizionata a dritta, caratterizzata da divano a "L" con tavolo centrale estensibile.
Cucina	Contrapposta alla dinette (sinistra); piano cottura a 4 piastre elettriche, lavello inox, colonna frigo/freezer e forno a microonde integrato.
Bagno ospiti	Accessibile dal corridoio (sinistra), dotato di WC, lavabo e box doccia.
Cabina ospiti	Situata a dritta, configurata con due letti singoli in piano e armadio dedicato.
Cabina armatoriale	Posizionata a centro nave (baglio massimo); letto matrimoniale a dritta, ampi spazi di stivaggio e bagno privato completo sulla sinistra.
Locale equipaggio	Accesso esterno (sotto seduta pozzetto), con letto singolo e servizi igienici integrati.

Sala macchine	Accesso tramite boccaporto calpestabile sotto il prendisole di poppa.
Hangar Tender	Vano tecnico di poppa accessibile tramite portellone a sollevamento elettroidraulico.
Posti letto complessivi	Totale posti letto: 6 (ospiti) + 1 (equipaggio)

Osservazioni:

- Stato Conservativo: Gli ambienti interni e gli arredi sono stati rinvenuti in buone condizioni generali, con normali segni di usura compatibili con l'anzianità del bene (circa 20 anni). Non si rilevano, a un primo esame visivo, tracce evidenti di infiltrazioni o ammaloramenti strutturali dei cielini.
- Criticità Funzionale: Si segnala che, durante le operazioni di perizia, non è stato possibile azionare l'apertura del portellone di poppa (Hangar). L'ispezione interna del vano è avvenuta tramite portello posto nel piano prendisole di poppa.



4.8 Sistemazioni esterne e postazione di comando

(Descrizione degli ambienti procedendo da prua verso poppa)



Zona di prua	Ampia superficie prendisole centrale dotata di cuscineria dedicata.
Plancia di guida	Situata a dritta, dotata di n. 2 poltrone guida regolabili elettronicamente
Pozzetto	a sinistra mobile wet-bar con grill e frigorifero, divano a "L" contrapposto a dritta a un'ulteriore seduta a "L" con tavolo da pranzo.

Zona poppa	Divano centrale a "L" e ampio prendisole sovrastante il vano hangar, completo di cuscineria

CARATTERISTICHE DEGLI ARREDI E FINITURE

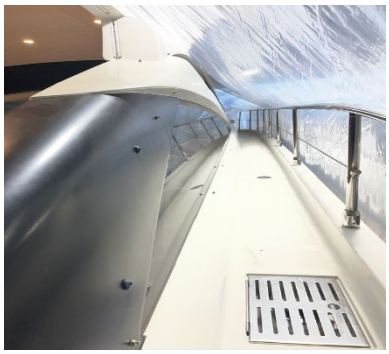
L'imbarcazione presenta finiture di alto pregio, tipiche della produzione del cantiere dell'epoca.

▪ **Locali interni:**	
- Rivestimenti pareti	Alternanza di essenze in legno pregiato, pannellature in vetroresina (VTR) e inserti in similpelle (sky)
- Cielini (soffittature)	Rivestiti in sky con illuminazione integrata
• Pavimentazione (Pagliolo)	Listelli di legno pregiato in tutti gli ambienti comuni
▪ **Elettrodomestici:**	
▪ Cucina	Piano cottura e Frigorifero a colonna marca BOSCH
▪ Microonde	Forno marca SHARP
▪ Ice Maker	ISOTHERM (posizionato in pozzetto)
▪ **Intrattenimento:**	
▪ Impianto stereo nel salone	DENON
▪ Impianto TV	antenna satellitare NAVISISTEM
▪ TV Color	TV LCD SHARP 15” in dinette

Osservazioni:

- Stato della Cuscineria Esterna: Durante l'esame degli spazi aperti, è stato rilevato un forte stato di ammaloramento della cuscineria esterna (prendisole di prua, pozzetto e prendisole di poppa). I rivestimenti risultano in più punti strappati, usurati e con evidenti segni di degrado solare (cristallizzazione dello sky).



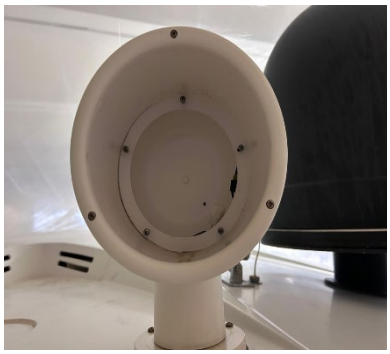


4.9 Strumentazione nautica e apparati di navigazione

Timoneria	idraulica
Monitoraggio motori	Display digitali MAN MMDS-CLC 6.3
Comandi motore	Manette elettroniche ZF
Indicatore Angolo di barra	RAYMARINE ST60
Pilota Automatico	RAYMARINE ST6001
Navigazione (GPS/Chart Plotter)	RAYMARINE E120
Strumentazione Dati (Tridata)	RAYMARINE ST60
Bussola magnetica	RIVIERA Whitestar
Orologio/Barometro/Igrometro	WEMPE
Comunicazione VHF	SIMRAD RS82
Faro di ricerca	MATROMARINE
Controllo Assetto	Regolatore Flap idraulici
Gestione ancoraggio	Comando QUICK con contacatena digitale
Tergicristalli	n°2
Tromba	si

Osservazioni:

- Stato Funzionale: Si precisa che tutta la strumentazione elettronica e di navigazione sopra elencata non è stata sottoposta a prove di accensione e funzionamento (test a banco o in navigazione). La valutazione è pertanto limitata alla consistenza fisica degli apparati.
- Sistema di Videosorveglianza: È stata rilevata la presenza di un pannello MASTERS dedicato alla gestione di telecamere di bordo
- Anomalie Riscontrate: Il faro di ricerca orientabile è stato rinvenuto parzialmente smontato. Tale condizione ne impedisce l'uso immediato e suggerisce un possibile intervento di riparazione interrotto o un malfunzionamento pregresso

<table>
<tr>
<td></td>
<td>
</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
</table>

4.10 Dotazioni di sicurezza e antincendio

▪ Estintori portatili	Unità a polvere da 1Kg (dislocati nei vari ambienti)
▪ Cinture di Salvataggio	n.8 OSCULATI Eurolife 150N
▪ Zattera autogonfiabile Marca Matricola Portata Scadenza revisione	 ARIMAR Oceanic 10058175 8 persone Maggio 2020
▪ Segnali da fumo/razzi	Kit entro 50 miglia – scadenza Aprile 2018
▪ Salvagente anulare	n. 1 con sagola (cima) regolamentare

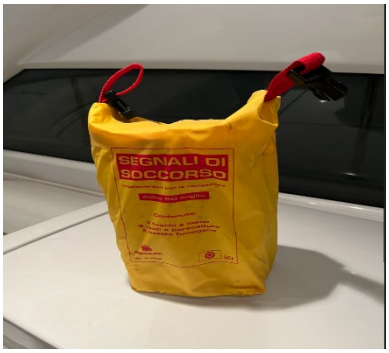
Osservazioni:

- Inadeguatezza delle Dotazioni: Si rileva che le principali dotazioni di sicurezza (Zattera di salvataggio e segnali pirotecnici) risultano ampiamente scadute di validità. Tali elementi non garantiscono i requisiti minimi di sicurezza per la navigazione e devono essere integralmente sostituiti o revisionati secondo la normativa vigente (D.M. 146/2008 e succ. mod.).
- Impianto Antincendio Fisso: Bombola 32,5 Kg (Agente HFC-227) presente in sala macchine
- Prescrizioni Tecniche: Allo stato attuale, l'imbarcazione non è idonea alla navigazione sotto il profilo della sicurezza normativa.











5. CRITERI E METODOLOGIA DI STIMA

Per la determinazione del più probabile valore di mercato dell'imbarcazione, il sottoscritto C.T.U. adotta un procedimento di stima di tipo analitico-comparativo. Tale metodo si fonda sul confronto sistematico tra il bene oggetto di perizia e beni analoghi per caratteristiche tecniche, vetustà e stato di conservazione, correntemente scambiati sul mercato nazionale e internazionale.
La Perizia, tuttavia, s'intende limitata all'attestazione delle condizioni apparenti e generali dell'unità descritta, nello stato in cui essa si trova e giace al momento dell'ispezione eseguita il 12/02/2026.

5.1. Parametri di valutazione diretta

La stima integra i fattori specifici rilevati in sede di sopralluogo, declinati secondo i seguenti driver di valore:

- Stato della carena e delle strutture: Verifica visiva dell'integrità strutturale del laminato e delle appendici. Non sono stati riscontrati difetti macroscopici, segni di osmosi o danni da impatto evidenti. La valutazione è limitata alle parti visibili durante lo stazionamento a secco.
- Efficienza dell'apparato elettronico: Si dà atto che, al momento della verifica, gli accumulatori sono risultati inefficienti (scarichi/esauriti), impedendo l'attivazione del quadro generale. L'impossibilità di alimentare l'impianto ha precluso:
  - La lettura delle ore di moto dai display MAN MMDS.
  - Il test funzionale delle utenze (pompe, luci, movimentazioni idrauliche).
  - La verifica della strumentazione di navigazione e domotica.
- Efficienza dell'apparato motore: Per le medesime ragioni di assenza di tensione e per lo stazionamento a terra, non è stato possibile eseguire il test di avviamento dei propulsori né prove dinamiche. L'analisi è pertanto limitata allo stato conservativo esterno. Si annota, inoltre, l'assenza di documentazione probante circa la continuità della manutenzione ordinaria e straordinaria (tagliandi, scambiatori, iniettori, ecc.).
- Layout interno e dotazioni: Valutazione del grado di obsolescenza e usura degli arredi, della funzionalità apparente degli impianti ausiliari (climatizzazione, dissalatore, gruppo elettrogeno) e della presenza di optional qualificanti. Si evidenzia che la suite elettronica Raymarine (Serie E120) e Simrad, pur essendo di alta gamma all'epoca del varo (2006), risulta oggi tecnologicamente superata, con criticità legate alla reperibilità di ricambi originali e all'aggiornamento delle cartografie.
- Documentazione e conformità: Verifica della regolarità dei titoli abilitativi. Si sottolinea che il Certificato di Sicurezza risulta scaduto (Aprile 2019); tale parametro incide negativamente sulla valutazione, in quanto

presuppone un fermo tecnico prolungato (circa 7 anni) e la necessità di visite straordinarie da parte degli enti notificati per il ripristino della navigabilità.

5.2. Fonti di Mercato (Market Comparison Approach)

Il valore di base è desunto dall'incrocio dei dati provenienti dalle seguenti fonti:

- Listini di settore: Consultazione di banche dati specializzate e pubblicazioni di riferimento (es. Eurotax Nautica, UCINA o similari).
- Osservatorio del mercato dell'usato: Analisi dei prezzi di offerta (*asking price*) per modelli Pershing 56 analoghi per anno e motorizzazione, reperiti su portali di brokeraggio nautico professionale (*YachtWorld, Mondial Broker, The Yacht Market*). Tali valori vengono opportunamente depurati dal margine di trattativa commerciale mediamente riscontrato nel settore (circa 10-15%).
- Coefficienti di correzione: Applicazione di indici correttivi (estrinseci ed intrinseci) volti a riflettere lo stato manutentivo reale, l'eventuale necessità di refitting o l'obsolescenza dell'elettronica di navigazione.

5.3 Sintesi valutativa

Il valore finale è determinato dalla seguente espressione logica:

$$Vm = Vb\ x(1 \pm \sum C)$$

Dove:

Vm: più probabile valore di mercato alla data della perizia

Vb: valore base di mercato per il modello e l'anno di costruzione (parametro di confronto)

$\sum C$: somma algebrica dei coefficienti correttivi basati sullo stato d'uso, le dotazioni e il grado di commerciabilità attuale del bene.

5.4 Analisi comparativa di mercato (Benchmark)

Al fine di determinare il Valore Base (Vb) sono state selezionate unità similari offerte sul mercato (settembre 2025 - gennaio 2026). I prezzi di richiesta (Asking Price) vengono depurati mediamente del 10% per riflettere il valore di realizzo statistico.

Imbarcazione/ Fonte	Anno	Motore / Ore	Prezzo richiesto
Pershing 56 (EB Yachts)	2006	MAN 1360 / 1064 h	Euro 590.000,00
Pershing 56 (Admiral Yachting)	2006	MAN 1360 / 1390 h	Euro 690.000,00
Pershing 56 (Broker Zeus Boats)	2007	MAN 1360 / 650 h	Euro 680.000,00
		MEDIA VALORE BASE *(Vb)*	Euro 653.000,00

5.5 DETERMINAZIONE DEI COEFFRICIENTI CORRETTIVI (∑c)

Sulla scorta delle risultanze del sopralluogo, del 12.02.2026, e della documentazione (Certificato di Sicurezza scaduto da 7 anni), si applicano i seguenti coefficienti:

- Stato Manutentivo Meccanico (C_1): Il prolungato fermo tecnico e l'assenza di Service History impongono una revisione totale. Oltre ai tagliandi MAN, si prevede la sostituzione delle cuffie e delle tenute delle trasmissioni Arneson (segnalata trasudazione a sinistra). (- 10%).
- Dotazioni di sicurezza: Il fatto che il Certificato di Sicurezza sia scaduto dal 2019 presuppone che l'unità è ferma da almeno 7 anni. Questo implica quasi certamente che le dotazioni di sicurezza (zattere, razzi, estintori) siano tutte da revisionare o sostituire. (-1%).
- Condizioni Estetiche e Scafo (C_2): Stato della cuscineria esterna (strappata/cristallizzata) e sfogliamento del trasparente sulle murate. Necessaria rimozione meccanica dei numerosi strati di antivegetativa in carena. (- 7%).
- Apparato Elettronico e Impianti (C_3): Necessità di sostituzione integrale di tutti i pacchi batterie (motori, servizi, generatore) e obsolescenza della strumentazione Raymarine E120. (- 5%)
- Commerciabilità del Modello (C_4): Il brand Pershing mitiga parzialmente il deprezzamento grazie all'elevata richiesta di questo specifico modello sul mercato dell'usato. (+ 3%)

Somma Algebrica Coefficienti (∑c): - 20%

Valutazione finale

Il calcolo definitivo viene così strutturato:

a) Media Valore Base (Vb): € 588.000,00 (già depurato dal 10% di margine trattativa).
b) Applicazione Coefficienti ($\sum C$): - 20%

$$Vm = Vb\ x(1 \pm \sum C)$$

€ 588.000,00 x (1 - 0,20) = € 470.400,00

VALORE FINALE DI STIMA (Arrotondato): € 470.000,00 (Euro quattrocentosettantamila/00)

6.0 CONCLUSIONI FINALI E RISPOSTA AL QUESITO

In risposta al quesito peritale formulato dall'Ill.mo Giudice del Tribunale di Tempio Pausania, sulla base delle indagini dirette svolte, dell'analisi della documentazione di bordo e del confronto sistematico con il mercato nautico attuale, il sottoscritto C.T.U. esprime la seguente valutazione:

- **Il più probabile valore di mercato dell'imbarcazione "EL RAS QUINTO" (modello Pershing 56, anno di costruzione 2006, iscritta al n. OL/2654/D presso l'Ufficio Circondariale Marittimo di Olbia), considerati lo stato di fatto (unità rimessata a secco, batterie inefficienti, certificazioni di sicurezza scadute) e di diritto in cui si trova alla data della presente perizia, è stimato in:**

  € 470.000,00

(Euro quattrocentosettantamila/00)

Si precisa che tale valore presuppone l'assenza di gravami occulti non rilevabili in sede di ispezione ordinaria e statica, data l'impossibilità di procedere a prove dinamiche in mare (Sea Trial).

Sassari, lì 31 marzo 2026

Con la presente relazione si ritiene di aver adempiuto con dovuta diligenza all'incarico affidatomi come CTU. Resto a disposizione per eventuali chiarimenti e/o integrazioni che potrebbero rendersi necessarie.

Copia della presente relazione in data odierna viene trasmessa alle Parti per le valutazioni consuete, stabilendo il termine di giorni 15 per depositare le eventuali osservazioni scritte.

Il Consulente Tecnico d'Ufficio

Geom. Cosimo Dessole

Con nota PEC del 1° aprile 2026, il procuratore della parte attrice ha comunicato al CTU la piena condivisione della perizia, esprimendo il proprio nulla osta al deposito della stessa presso la Cancelleria del Tribunale.

Sassari, lì 02 aprile 2026

Il Consulente Tecnico d'Ufficio

Geom. Cosimo Dessole