

PERIZIA TECNICA ESTIMATIVA

STIMA DEL VALORE DI VARI BENI MOBILI / STRUMENTALI

**PERIZIA DI STIMA IMBARCAZIONE “CAPITAN LIPARI”
DI [REDACTED]**

RELAZIONE DI CONSULENZA TECNICA

Il sottoscritto **Dott. Ing.** _____ nato a _____ il _____
_____, iscritto all’Ordine degli Ingegneri della provincia di Pistoia,
n°20 (sez. B), con studio professionale in via _____ -
_____, è stato incaricato in qualità di Consulente Tecnico dal
Sig. _____, nato a _____, residente a _____, via _____
_____, C.F. _____, di accertare il valore di stima relativo alla
barca a vela d’epoca di sua proprietà denominata CAPITAN LIPARI.



SVOLGIMENTO DELL' INCARICO

Quesito. Nello specifico veniva posto il seguente quesito: Accerti il Consulente Tecnico, esperite le verifiche e le indagini ritenute opportune, il valore di stima della barca a vela denominata CAPITAN LIPARI, ipotizzando sia uno scenario di vendita in tempi ridotti che l'ipotesi di una vendita ponderata, con le più ampie tempistiche.

Accertamenti. In data 10/07/2024, lo scrivente si recava a bordo dell'imbarcazione CAPITAN LIPARI, trovantesi in galleggiamento all'ormeggio presso il Porto di Viareggio (LU). Procedeva, quindi, al sopralluogo alla presenza del signor _____, proprietario nonché responsabile della sorveglianza agli ormeggi dell'imbarcazione oggetto di stima. L'ispezione condotta riguardava sia la parte esterna dell'imbarcazione, così da constatare lo stato dello scafo, che quella dei locali interni. Nell'occasione venivano effettuati i necessari rilievi fotografici che si allegano ([Allegato "A"](#)).

Caratteristiche dell'imbarcazione. CAPITAN LIPARI è un'imbarcazione a vela avente le seguenti caratteristiche:

Nome: **CAPITAN LIPARI**

Rig: **BERMUDIAN KETCH**

Anno: **1947**

Designer: **BRUNO VERONESE**

Costruttore: **CANTIERI DI RECCO - ITALY**

Posizione: **NW ITALY**

LOA: **23,00 m**

LOD: **20,00 m**

LWL: **15,54 m**

BMax: **4,64 m**

Profondità: **3,00 m**

Dislocamento: **49,00 T**

Motore: **220 HP**

Descrizione: CAPITAN LIPARI è un ketch che si ispira a un progetto precedente al conflitto mondiale, rielaborato da Bruno Veronese e dall'ing. Castellini del Cantiere di Recco, dove viene costruito nell'immediato dopoguerra. Testimonianze orali e fotografiche portano a datarne il varo al 1947.

L'opera viva fu costruita in quercia di Tizzano, bosco ligure noto per la particolare lunghezza e robustezza dei corsi di fasciame ricavabili dai tronchi delle sue querce. L'opera morta è stata realizzata in pino marittimo, gli interni in ciliegio. Lavori di restauro effettuati negli anni '90 hanno portato alla ricostruzione del ponte in teck e degli alberi in douglas.

Tra l'aprile del 2018 e il giugno del 2019, l'imbarcazione è stata sottoposta a un restauro completo presso il Cantiere navale TECNOMAR di Fiumicino, cui hanno fatto seguito costanti lavori di manutenzione ([Allegato "B₁"](#) e ["B₂"](#)).

Storia. Progettata da Bruno Veronese prima della Seconda guerra mondiale per un banchiere francese, l'imbarcazione non fu costruita che nel 1947 e acquistata dalla famiglia Giorgini di Firenze con il nome di Donna Michela. Nei primi anni '60 viene ceduta all'Istituto Nautico di Carloforte in Sardegna, acquisendo il nome attuale

di CAPITAN LIPARI dal fondatore del suddetto Istituto.

Nel 1991 viene quindi acquistata dall'attuale proprietario, che le dedica un profondo restauro a opera del CANTIERE NAVALE DEL CARLO di Viareggio (LU). Per quanto riguarda gli alberi, vengono ricostruiti nel 1995 dal CANTIERE PEZZINI di Viareggio (LU).

Come precedentemente riportato, tra l'aprile del 2018 e il giugno del 2019 l'imbarcazione è stata sottoposta a un restauro completo presso il Cantiere navale TECNOMAR di Fiumicino sotto l'attenta supervisione dell'ing. Stefano Rossi. Tale restauro ha riguardato, in particolare, la bonifica di fasciame e strutture con la sostituzione di ogni tavola ammalorata, la sostituzione di tutti i madieri metallici e dei perni della zavorra, la ricostruzione del timone, la sostituzione del vecchio motore con due nuovi Yanmar e la realizzazione di una funzionale sala macchine. La sostituzione e il riposizionamento di impianti idraulici ed elettrici, unitamente alla realizzazione di tutte le casse in polietilene, ha consentito di riportare l'imbarcazione all'assetto originale, mentre il piano di coperta ha subito una modifica, giacché si è proceduto alla realizzazione di un funzionale pozzetto. A fine lavori, l'imbarcazione ha ottenuto la certificazione di Classe RINA. Nell'inverno del 2022 è stato eseguito un ulteriore upgrade all'attrezzatura, si è provveduto alla completa riverniciatura degli alberi e all'installazione di rotaie Antal con carrelli a slitta completamente custom con finitura argento.

Costruzione e alloggi

Questa potente barca è stata costruita in maniera particolarmente robusta, con fasciame e strutture di quercia nell'opera viva e in pino nell'opera morta.

Interni

Cabina armatoriale: una cuccetta una piazza e mezza + una cuccetta singola con possibilità di reinstallare cuccetta superiore.

Cabine ospiti: centro barca a destra, una cabina singola con possibilità di reinstallare cuccetta superiore; verso prua a destra, una cabina singola.

Un bagno. Quadrato spazioso.

Ampia cucina.

Cabina di prua equipaggio: due cuccette con bagno.

Deckhouse.

Attrezzature: 2 MOTORI diesel Yanmar 110 hp.

Elettronica Raymarine

Log, Ecoscandaglio, Vento, Pilota Serie i70, 2017.

Plotter Esterno Axiom 9, 2019.

Plotter interno Hybridtouch 12 e Radar, 2017.

Tre telecamere Cam300 (visione prua, passerella di poppa e locale AM) VHF e impianto Stereo, 2019.

Gruppo elettrogeno 6Kw, 2019.

Dissalatore 120 L/h, 2017

Due Frigoriferi + congelatore.

Cucina a induzione + forno elettrico e vapore, 2017.

Aria condizionata, 2019.

Vele

Superficie velica 215 mq.

Dacron Marblehead.

Randa, mezzana, yankee, trinchetta, 2017 Sailorwear.

Uccellina, b1Sails ricondizionata 2017.

Gennaker, 2018 Sailwear.

Carbonera, 2019 Sailwear (inutilizzata) Serbatoio acque nere 130 lt.

Serbatoio acqua dolce 900 lt.

Serbatoio gasolio 350 lt più due serbatoi in macchina 200+200 Tot
750 lt.

Data delle ispezioni: 10/07/2024.

Località delle ispezioni: Porto di Viareggio.

Committente:

INDIRIZZO

Tipo di ispezione: Valutazione di stima.

Rapporto di Visita.

Imbarcazione da diporto a vela con motore ausiliario denominata:

CAPITAN LIPARI.

RISULTANZE

Scafo e Coperta. Lo scafo dell'imbarcazione CAPITAN LIPARI, realizzato in legno di quercia, si presentava, sul lato esterno (opera morta), visivamente in buono stato (foto n. 1 - 2 - 3 Allegato "A"), al pari della coperta, della parte prodiera e della prua – di più recente manutenzione - (foto n. 4). Le rimanenti parti del ponte di coperta (pozzetto e plancetta poppiera), ricoperte in teach, apparivano in più punti in buono stato di conservazione.

Il pozzetto centrale era dotato di un tettuccio apribile, complessivamente in apparente buono stato. È doveroso precisare che il pozzetto risulta modificato rispetto alla conformazione d'origine, per migliorarne la praticità e comfort di utilizzo. Orbene, se detta modifica

indisporrebbe i puristi e gli appassionati di imbarcazioni d'epoca - tutt'altro che indulgenti verso modifiche snaturanti l'originale - a un eventuale acquisto della CAPITAN LIPARI, contribuendo inevitabilmente a una sua sensibile perdita di valore, è indubbio che la suddetta ne ha migliorato il confort e l'usabilità. Purtuttavia, è doveroso precisare che l'imbarcazione oggetto della presente è maggiormente interessante e/o circoscritta agli appassionati e collezionisti di imbarcazioni d'epoca. Le finiture nonché le prestazioni di un'imbarcazione di circa cinquanta quintali, poco o nulla si confanno a chi desidera acquistarne una di ultima generazione.

Per quanto possibile, si è presa visione dello scafo dal lato interno. Le sentine, al centro dell'imbarcazione, si presentavano asciutte e la struttura in legno in un buono stato, così come i locali interni, di ottima qualità e in ottimo stato d'uso e manutenzione.

Le finiture di tali locali si presentavano pregevoli e in perfetto stato di conservazione. L'apparato motore è ubicato in un locale stagno, posto sotto il pozzetto. Al momento del sopralluogo non è stato possibile effettuare una prova di funzionamento dei motori che, tuttavia, si presentavano in buono stato. Il signor _____ ha riferito allo scrivente che questi ultimi erano stati recentemente messi in moto e che funzionavano regolarmente. La timoneria si presentava in buono stato ed era dotata delle usuali strumentazioni di bordo, dei quali è stato possibile verificarne il funzionamento statico. Del pari, al momento del sopralluogo non è stato possibile appurare la funzionalità dell'impianto elettrico e dei suoi componenti.

Per quanto concerne l'efficienza degli impianti e i vari componenti di comando, si ritiene che questi siano perfettamente funzionanti,

giacché l'imbarcazione è utilizzata con regolarità dal proprietario

Criteri generali adottati per lo svolgimento dell'incarico

La stima del valore di un'imbarcazione da diporto dipende, oltre che dalle caratteristiche tecnico-dimensionali, dal valore commerciale di costruzione, dallo stato di efficienza e manutenzione della stessa. In prima analisi, lo scrivente si è basato sul criterio di similitudine, che consente di valutare un'imbarcazione paragonandola ad altre, con caratteristiche analoghe, offerte sul mercato. In particolare, si è effettuata una ricerca di mercato del valore dell'imbarcazione con il reperimento su internet di alcune schede di imbarcazioni dello stesso modello e dello stesso anno di immatricolazione. L'indagine di mercato si è poi estesa interpellando i titolari del CANTIERE NAVALE DEL CARLO,

Il Cantiere sentito per ottenere informazioni utili a redigere la presente perizia, oltre ad avere l'esperienza del mercato dei beni analizzati, ha la conoscenza diretta dell'imbarcazione oggetto della presente, per averne curato le manutenzioni oltre a vari lavori ricondizionamento.

Al fine di assolvere l'incarico conferitogli, lo scrivente ha inoltre analizzato la documentazione in possesso della proprietà con particolare riguardo a quella inerente le manutenzioni perpetuate nel tempo (allegato "B₁" e "B₂"), determinanti l'analisi sullo stato di conservazione e manutenzione dell'imbarcazione, ed il Capitolato dei lavori di ristrutturazione (allegato "C"), riportante un importo complessivo di circa Euro 450.000 a consuntivo dei lavori eseguiti.

In considerazione del particolare mercato riferito alle imbarcazioni d'epoca, lo scrivente ritiene necessario ricavare un range di valori, in considerazione dei possibili scenari e delle tempistiche della vendita. Giacché queste ultime sono indubbiamente condizionate dai suddetti scenari di vendita, il CT riscontra un valore teorico di mercato dell'imbarcazione in esame - in buono stato di efficienza e funzionalità - compreso tra 500.000 e 600.000 euro circa. Il minor valore ricavato considera lo scenario di una vendita celere, mentre quello maggiore è coerente con una vendita ponderata, necessitante di un tempo maggiore e auspicante - per le stesse leggi di mercato - un maggior ricavo dalla stessa. Lo scrivente ritiene, quindi, che il valore dell'imbarcazione a vela denominata CAPITAN LIPARI, nello stato in cui si trova, possa essere stimato nel range di valori precedentemente esposto.

Il valore di mercato sopraindicato potrà evidentemente variare in maggiorazione o in diminuzione in relazione alle condizioni e oscillazioni del mercato della nautica da diporto.

I possibili ricavi sono inoltre condizionati dal periodo dell'anno nel quale si propone la vendita dell'imbarcazione, e questo in virtù del fatto che il mercato delle barche è stagionale. È noto come il mercato dei beni utilizzabili principalmente nei mesi primaverili e/o estivi (moto, auto spider ecc.) sia strettamente dipendente dai periodi dell'anno che ne prevedono l'uso.

Difatti, se, in virtù di ciò, in primavera e/o in estate ne aumenta la probabilità di vendita e conseguentemente un maggior ricavo, in autunno e/o in inverno entrambi questi fattori risultano sensibilmente penalizzati.

CONCLUSIONI

Quanto riportato nel presente elaborato peritale rappresenta il risultato cui il sottoscritto è pervenuto in qualità di Consulente Tecnico, avendo operato con attento realismo.

Si acclude alla presente quanto segue:

- ➡ Allegato “**A**”: Rilievo fotografico descrittivo dei beni e del relativo stato;
- ➡ Allegato “**B₁**”: copia fatture spese manutenzioni;
- ➡ Allegato “**B₁**”: copia nastrino contabile spese di manutenzioni;
- ➡ Allegato “**C**”: Capitolato lavori di ristrutturazione CAPIT LIPARI

Pistoia li, 03 febbraio 2024

Il Consulente Tecnico di Parte

Dott. Ing.