

LOTTO 1

MOTONAVE DA DIPORTO [REDACTED]

La motonave da diporto in oggetto è iscritta presso la Capitaneria di Porto di San Benedetto del Tronto al numero [REDACTED], denominata [REDACTED] e battente bandiera italiana.

La nave, in origine, era un rimorchiatore costruito nel 1962 dal cantiere navale [REDACTED].

Negli anni 2001 e 2002 il rimorchiatore è stato sottoposto ad una prima attività di ristrutturazione e riconversione a nave da diporto di lusso ad opera della società [REDACTED].

Tra il 2004 ed il 2005, presso i cantieri navali di Ortona, ad opera del nuovo proprietario della motonave, è stata effettuata la ristrutturazione degli interni sulla base del design e dei progetti redatti dalla società [REDACTED]. In tale occasione è stato modificato anche l'impianto elettrico

con l'inserimento di due generatori di corrente alternata da 100 KVA.

A seguito delle attività svolte, sotto il controllo e le verifiche positive eseguite dall'istituto di

classificazione Registro Italiano Navale (noto come R.I.Na.) di Ancona, la nave è stata inserita

nella seguente classe: "Malta Cross 100-A-1", che corrisponde al grado 1 - giudizio "buono" sia

per lo scafo che per l'apparato motore.

Successivamente a tali date, non sono stati fatti ulteriori lavori di modifica sostanziale.

La classe ha una durata di quattro anni e deve essere mantenuta mediante delle visite

ispettive ordinarie da parte dell'Istituto. Attualmente il certificato di classe è decaduto.

La nave è ormeggiata nel porticciolo di Arbatax ed è fuori servizio da alcuni anni.

Dalle informazioni acquisite dall'ex amministratore della società fallita, l'ultima messa in moto

risale al 2016, mentre l'ultima sostituzione degli anodi sacrificali è stata effettuata nel 2014.

Sulla base degli accertamenti effettuati sulla nave durante i sopralluoghi, di quanto contenuto

nella "Licenza di abilitazione alla navigazione delle navi da diporto" e della documentazione

rinvenuta a bordo (estremamente scarsa), sono riportate di seguito la descrizione generale dei vari ambienti, le caratteristiche tecniche della nave e lo stato conservativo.

DESCRIZIONE GENERALE

La motonave in oggetto è articolata su diversi "ponti" (livelli) nei quali si trovano i vari ambienti e scomparti.

Sul ponte di coperta (ponte più alto della nave), si trova una piscina idromassaggio Jacuzzi,

con la capienza massima di 8 persone, e le strutture dei vari divani prendisole. Nel ponte esterno di poppa è presente un tavolo ovale (attualmente smontato), con la

capienza massima di 12 persone, e alcuni ampi divani.

Nel ponte di prua è presente una gru a bandiera con verricello.

Non sono più presenti i tender in dotazione alla nave.

I piani di calpestio dei ponti sono in teak, anche se in parte sono stati rimossi lasciando

scoperta la struttura in lamiera metallica.

I ponti esterni superiori sono accessibili attraverso scale metalliche.

Nel livello relativo al ponte di comando sono presenti i seguenti ambienti: la cabina di comando, completa delle attrezzature di navigazione e comunicazione;

due cabine con letti matrimoniali dotate di bagni esclusivi con vasche da bagno.

Nel ponte principale sono presenti i seguenti ambienti:

zona living, divisa in salotto, sala da pranzo con tavolo con la capienza massima di

12 persone e cucina;

due cabine con letti singoli dotate di bagni esclusivi.

Nel ponte inferiore sono presenti i seguenti ambienti:

sala macchine;

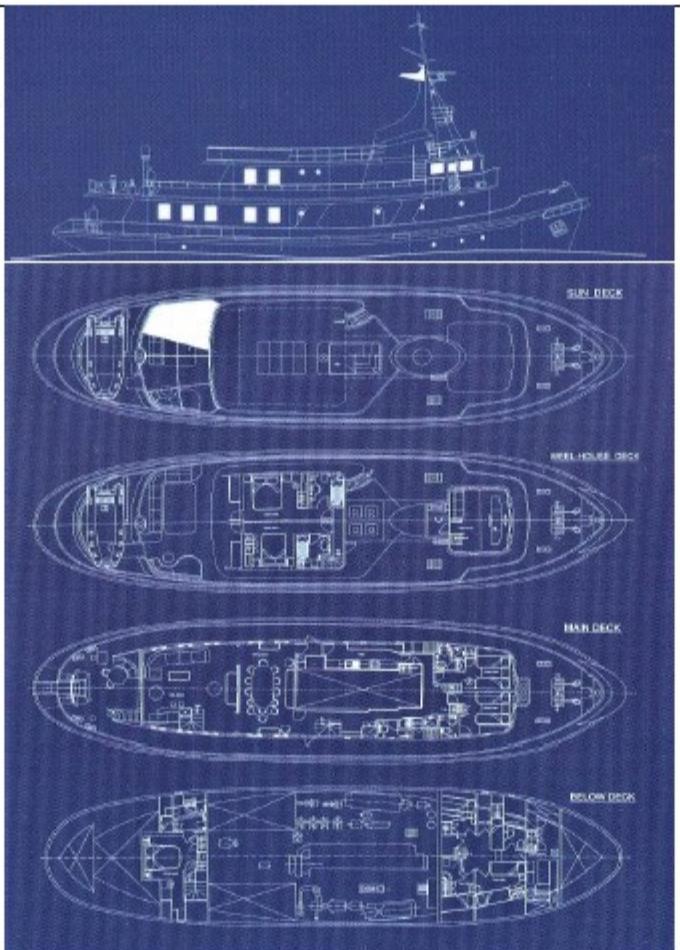
una cabina con letto matrimoniale e bagno esclusivo;

la zona equipaggio con cabine dotate di letti singoli del tipo a castello, bagni, cucina

con tavolo da pranzo e lavanderia.

CARATTERISTICHE TECNICHE

Lunghezza fuori tutto	m 33,36
Larghezza massima	m 8,12
Dislocamento	ton 461
Abilitazione a navigare	da diporto in acque marittime senza limiti
Scafo	acciaio
Sovrastrutture	acciaio
Capacità serbatoi acqua dolce	Litri 35.000
Capacità complessiva serbatoi gasolio	Litri 120.000
Motore installato	1 (uno) MAN entrobordo diesel a 4 tempi, tipo G8V40/60, matricola [REDACTED], anno costruzione 1961, 8 cilindri, potenza massima di esercizio 1700 cv, 275 giri/min. Consumo 309,7 litri/h.
Velocità crociera	12 nodi
Equipaggio minimo	4 persone di cui: 1 comandante; 1 direttore macchina; 2 marinai.
Numero massimo persone trasportabili	36 (compreso l'equipaggio)



STATO DI CONSERVAZIONE

La parte esterna, con riferimento all'opera morta (parte della nave situata al di sopra della linea di galleggiamento), risulta significativamente deteriorata e si evidenziano distacchi diffusi di vernice e corrosione delle strutture metalliche.

Sui ponti di coperta, parte dei listelli di teak di rivestimento del piano di calpestio risultano mancanti o staccati.

La cuscineria delle poltrone prendisole risulta fortemente deteriorata. La scala esterna di accesso al ponte superiore risulta fortemente corrosa e potenzialmente pericolosa per chi la utilizza.

L'opera viva, ovvero la parte immersa dello scafo (nel nostro caso evidenziata esternamente con la vernice bianca), non è stata ispezionata in quanto la nave è ormeggiata in porto ma, per quanto visibile, anch'essa si presenta in cattivo stato di conservazione, con evidenti corrosioni diffuse e incrostazioni biologiche.

In generale, la parte esterna della nave risulta in cattive condizioni.

Situazione ben diversa si presenta all'interno della nave.

Entrando, infatti, colpisce l'eleganza degli arredi così come il pregio dei materiali che vanno a costituire appunto le finiture interne.

Il piano di calpestio, più propriamente detto pagliolato, è completamente rivestito con listelli di legno e, nelle cabine, con moquette colore chiaro.

La zona living composta da cucina, pranzo, salotto e servizi è completamente arredata e si presenta in ottimo stato di conservazione.

Si rileva anche un ottimo stato di conservazione delle cabine, non solo per gli spazi, ma soprattutto per la integrità e solidità dei materiali che le costituiscono, ovvero legni, moquette, armadi, oblò ecc. Colpisce inoltre la particolare eleganza delle finiture dei bagni, anch'essi in ottimo stato di conservazione.

Gli oblò, con apertura a compasso, risultano perfettamente allineati con le loro sedi di serraggio e, quindi, con buona presunzione della tenuta stagna richiesta.

Durante l'ispezione della sala macchine, attraverso l'apertura di una botola, si è evidenziato

l'ingresso di acqua marina dal fondo dello scafo. Tale acqua viene riversata in mare attraverso le

pompe di sentina, gestite con partenza automatica. L'ex amministratore della società fallita

riferisce che tale ingresso di acqua è presente ormai da lungo tempo che le ultime prove di

accensione del motore e prove impianti risalgono al 2016. A quella data, risultavano

perfettamente funzionanti.

Nel complesso la sala macchine si presenta in discrete condizioni e non si evidenziano

perdite di fluidi dagli impianti (oli lubrificanti, gasolio etc).

Non essendo stati effettuati interventi manutentivi da oltre tre anni, sarà necessario eseguire

tutti gli interventi di verifica - attraverso personale specializzato - necessari per poter testare gli

impianti, in particolare quelli principali di propulsione e di manovra.

Inoltre, sulla base di quanto descritto in precedenza relativamente allo stato conservativo

scadente delle parti esterne dello scafo e delle sovrastrutture, la nave dovrà essere sottoposta ad interventi di verifica generale e manutenzione straordinaria da effettuarsi in secca in apposito bacino di carenaggio.

Anche la strumentazione di bordo, sia quella di navigazione che di comunicazione, dovrà essere verificata e sostituita nel caso dovesse risultare non correttamente funzionante.

Come anticipato precedentemente, la nave è stata trasformata da rimorchiatore a nave da diporto tra il 2001 ed il 2002, sotto le verifiche del RINA di Ancona dei progetti e delle conseguenti attività di manutenzione straordinaria. Attualmente la classe allora attribuita è decaduta, come pure il certificato di sicurezza necessario alla navigazione. Pertanto, le attività manutentive sopra descritte in termini estremamente generali, dovranno essere definite nei dettagli con l'istituto di classificazione, al fine di poter riottenere la classe.