

PERIZIA DI STIMA
dell'imbarcazione catamarano a vela
SETMARINE 625 Sails

Prof. Ing. Eugenio Guglielmino



PREMESSA

La presente relazione tecnica è stata redatta dal sottoscritto Prof. Ing. Eugenio Guglielmino iscritto dal 1982 con posizione n. 1530 all'Ordine degli Ingegneri della Provincia di Catania, nominato in data 15.07.2016 dal Dott. Nunzio Sarpietro Presidente del Tribunale di Catania (Sezione Penale dei GIP), collaboratore tecnico esperto in affiancamento ai custodi giudiziari Dott. Camillo Caffarelli, Dott. Paolo La Scola e Dott. Salvatore Virgillito, nel Procedimento N. 7618/15 R.G. N.R. - N. 13585/15 R.G. G.I.P.

MANDATO CONFERITO

Valutare il valore commerciale e di messa a reddito del catamarano a vela SETMARINE 625 Sail, di nome SET ONE, numero identificativo dello scafo IT SETA0001E515, nominativo internazionale IK2019, iscritta al n° SP 5578D del Registro delle imbarcazioni da diporto (R.I.D.) di La Spezia.

ACCESSO AL BENE

In data 02 settembre 2016, alle ore 11.35, è stato effettuato un accesso ai luoghi, presso il porto turistico di Marina di Ragusa, dove era ricoverata "in secco" sulla banchina l'imbarcazione in oggetto; la stessa risultava disponibile ed ispezionabile. Del sopralluogo è stato redatto apposito verbale.

DESCRIZIONE DEL BENE

La barca in oggetto è un catamarano prototipo prodotto dalla SETMARINE s.r.l con sede in Via Stentinello n. 7, Siracusa.

Tale modello è un cabinato a vela con motore con le seguenti dimensioni principali:

Lunghezza f.t. 18.90 m

Larghezza f.t. 9.30 m

Pescaggio 1.60 m

Altezza di costruzione 2.57 m

La barca possiede una certificazione CE di tipo A (navigazione illimitata) e la licenza di navigazione n. 059432 del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per 20 persone a bordo (equipaggio compreso) e 2.100 kg di portata massima.

Altre caratteristiche essenziali sono:

Dislocamento scarico 26 t

Dislocamento di pieno carico 32.41 t

Carena in fibra di vetro e resina vinilestere con rinforzi locali in carbonio

Tuga in fibra ibrida carbonkevlar e resina vinilestere

Albero in carbonio, pezzo unico, con boma park avenue

Motorizzazione 2 x 110 CV Yanmar

Superficie velica in navigazione 132 m²

Anno di costruzione 2015

BREVE STORIA DELLA BARCA

La barca complessivamente ha circa 250 ore di moto a motore. Sebbene sia stata costruita nel 2015 e immatricolata nel 2016 ha navigato pochissimo.

Ha partecipato a due saloni nautici di Cannes (2015 e 2016) e ad un salone di Genova (2015).

L'ESTERNO

La barca è un catamarano (imbarcazione a due scafi) monoalbero a vela.

Il ponte principale di coperta si estende da poppa fino poco oltre l'albero dove si suddivide per ricoprire esclusivamente gli scafi, i quali sono connessi tra loro da un rete calpestabile interrotta al centro da una trave longitudinale che ospita l'ancora e sulla cui estremità si innesta lo strallo di prua. Il ponte, nell'area calpestabile è ricoperto in teak.

Sopra il ponte di coperta si estende un ponte superiore di comando, tipo flybridge, anch'esso rivestito in teak, che ospita le timonerie esterne e su cui sono incardinati il vang e la scotta della randa. Al ponte si accede da una scala a chiocciola esterna. Il flybridge si estende a sbalzo verso poppa dove è sostenuto da due puntelli in acciaio.

I due scafi presentano linee abbastanza sottili, con un dritto di prora spezzato a due differenti raggi di curvatura per motivi stilistici. Sulle murate esterne vi è realizzata una fascia continua nera in cui sono installate le finestrate delle cabine. Nell'opera viva sono innestate due derive fisse. A poppa sono ospitate le linee d'assi, di tipo tradizionale, con pale abbattibili e i timoni.

L'albero, con un ordine di crocette, è realizzato in unico pezzo in carbonio dalla Maxspar, azienda leader in Italia. Il boma, di tipo park avenue (per ospitare al suo interno la randa ammainata), è anch'esso in carbonio.

enti
nua
lue
li e
ar,
da

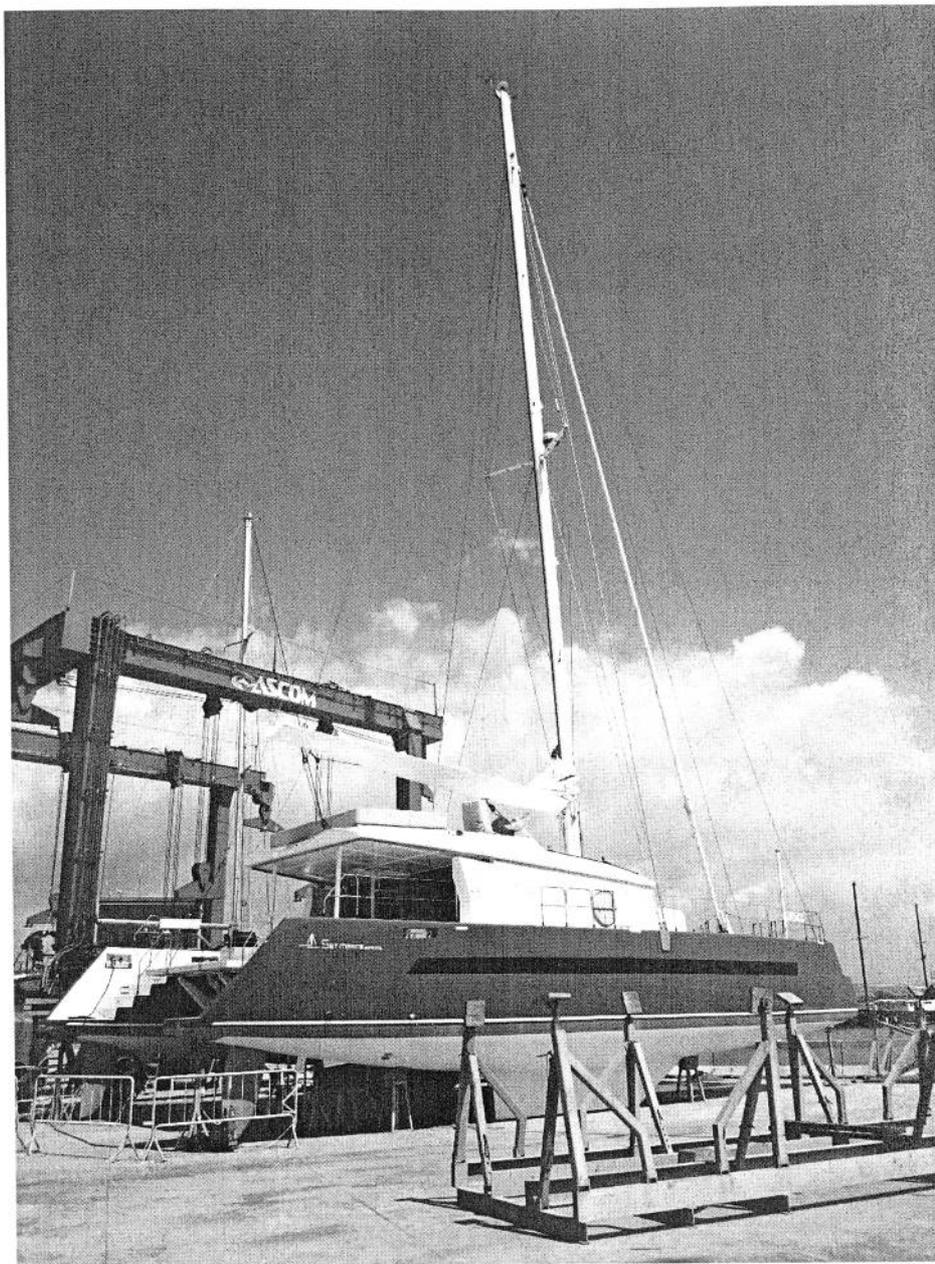


Figura 1 la barca



Figura 2 prospetto longitudinale

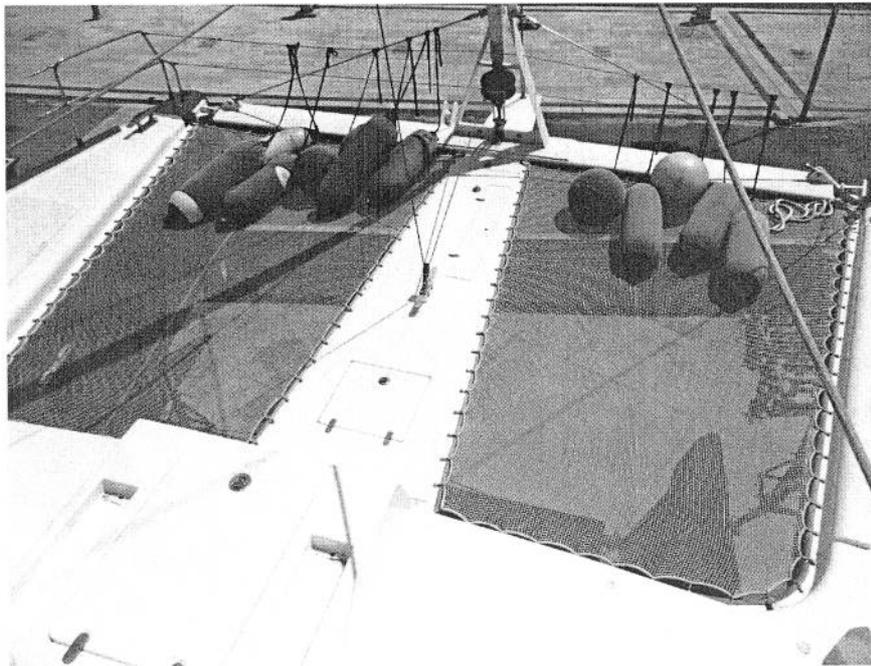


Figura 3 particolare della rete calpestabile a prua

GLI INTERNI

Il grande quadrato centrale ospita la timoneria interna, il piano di carteggio, una dinette spaziosa costituita da un divano ad L e un tavolo, la cucina con i servizi connessi e la TV. La cucina è dotata di piano ad induzione a quattro fuochi, lavabo, frigorifero, lavastoviglie, cambusa e scomparti portaoggetti. Sui lati, verso prora, sono collocate le due scale che consentono l'accesso ai due scafi.

Negli s
dotata
vani po
una s
pavim
Ogni c
sono a
I loca
coper

Negli scafi trovano posto cinque cabine matrimoniali di cui una armatoriale. Ogni cabina è dotata di letto matrimoniale, armadio, impianto di condizionamento, illuminazione e diversi vani portaoggetti. La cabina armatoriale, più ampia delle altre, ha in più un piccolo divano, una scaffalatura e un ripiano da trucco ed è arricchita da dettagli in pelle e da pavimentazione a parquet.

Ogni cabina è dotata di piccolo bagno di uso nautico con lavabo, water e doccia. I bagni sono arricchiti da rubinetteria di design e da dettagli ricercati in pietra lavica ceramizzata.

I locali tecnici sono accessibili dall'esterno attraverso botole a scomparsa sul ponte di coperta.

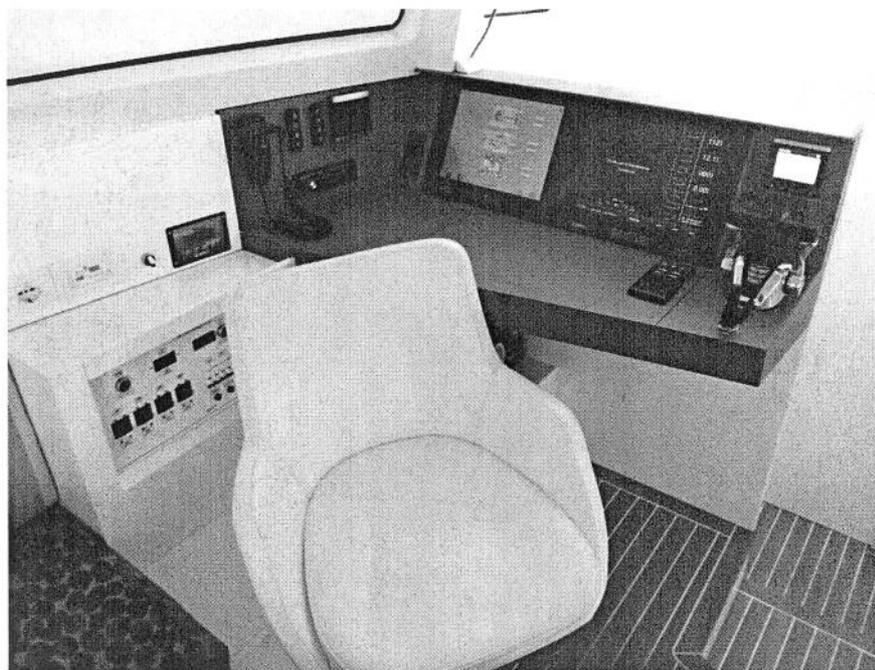


Figura 4 postazione di governo nel quadrato



Figura 5 la dinette

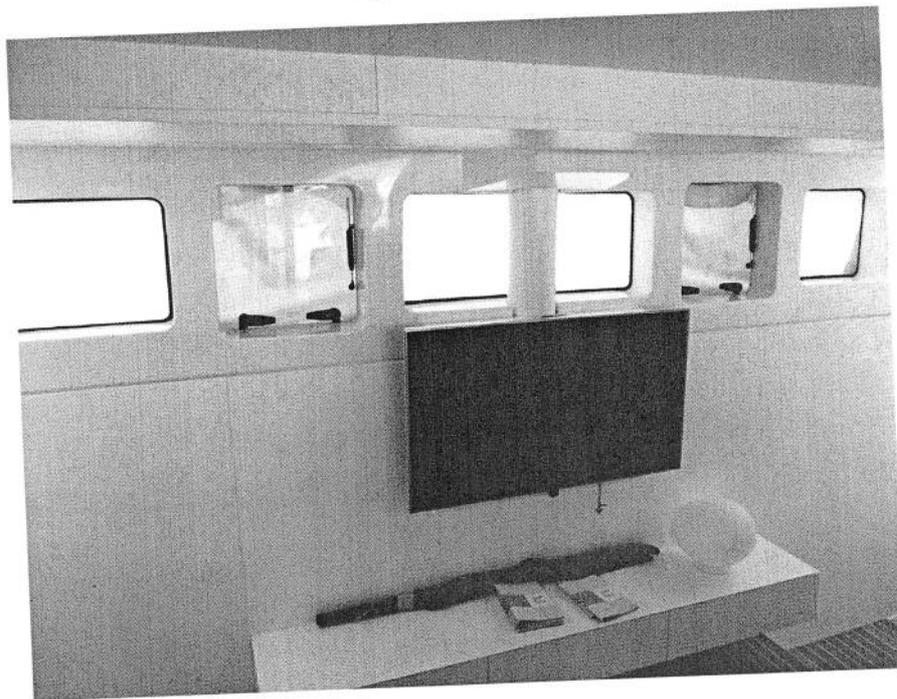


Figura 6 la TV



Figura 7 porta di accesso al quadrato

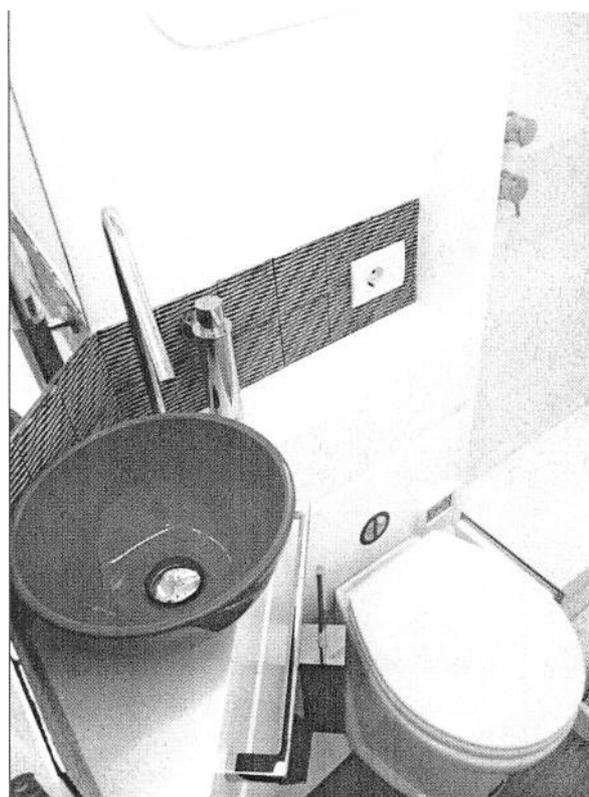


Figura 8 bagno di una cabina

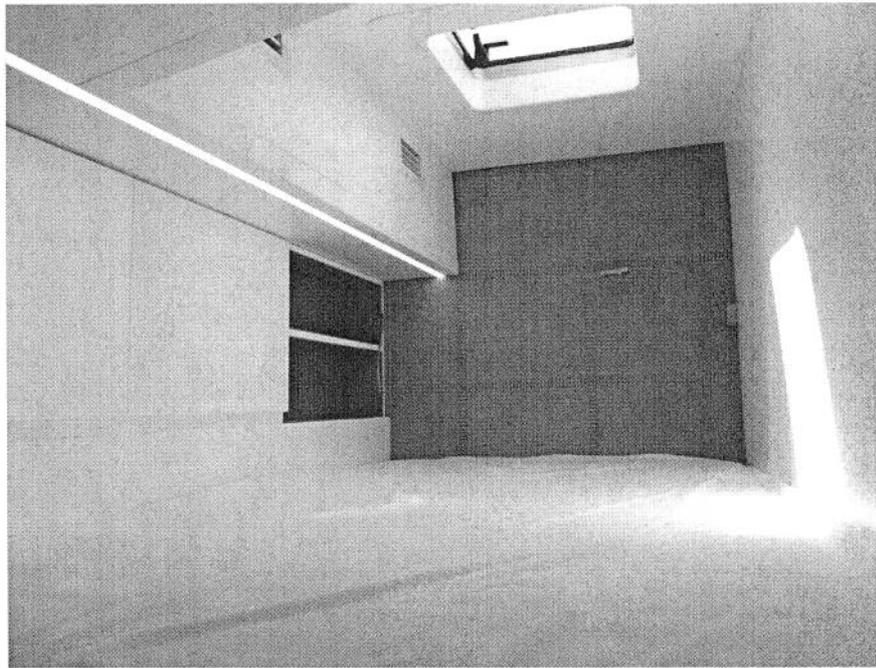


Figura 9 letto di una cabina

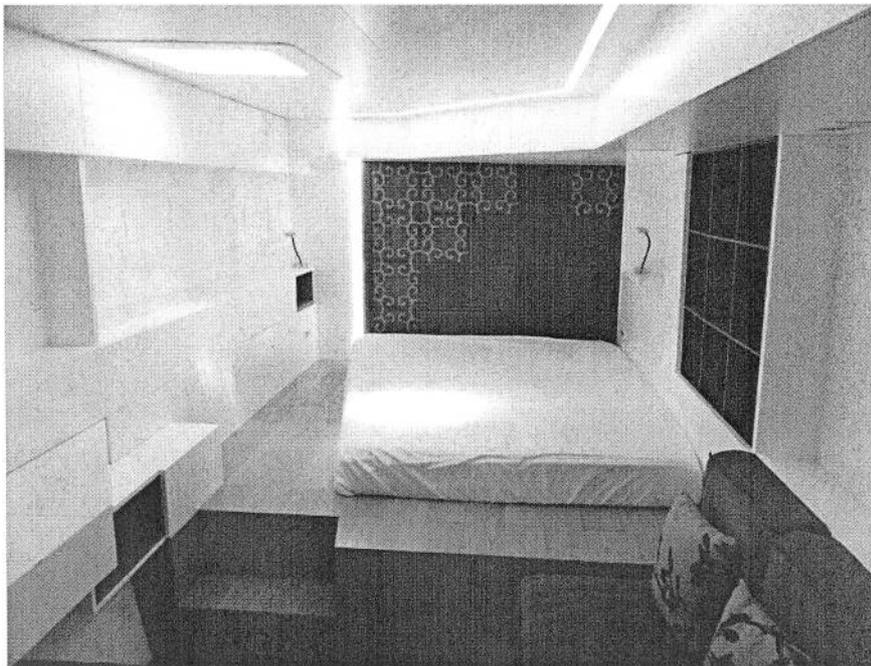


Figura 10 la cabina armatoriale

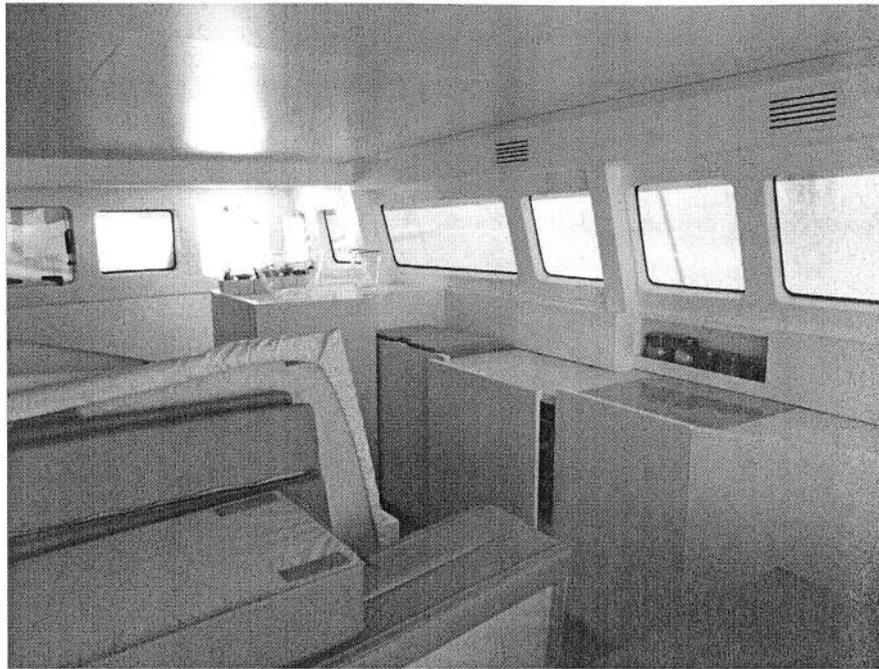


Figura 11 spazio cucina e cambusa

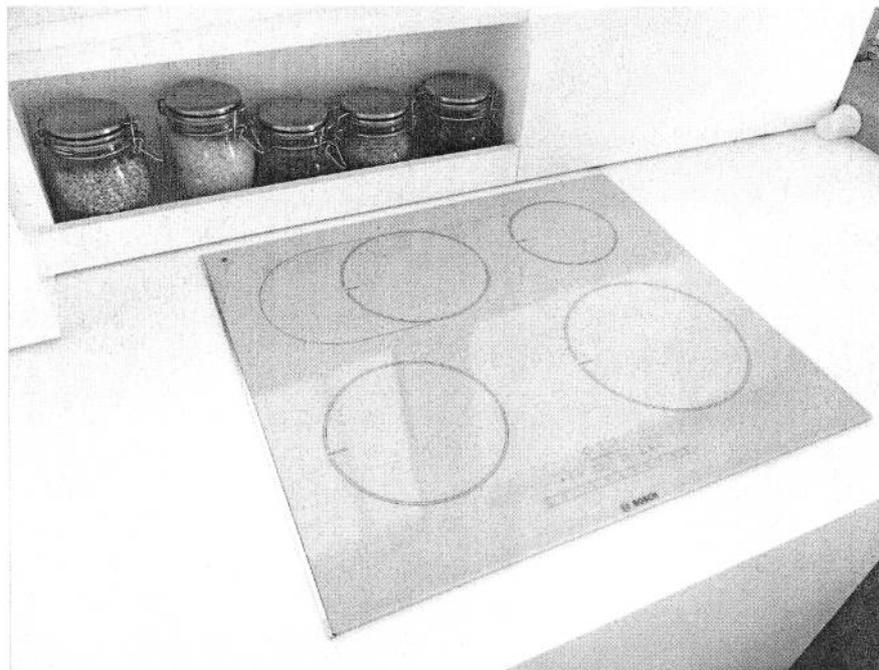


Figura 12 particolare del piano cottura

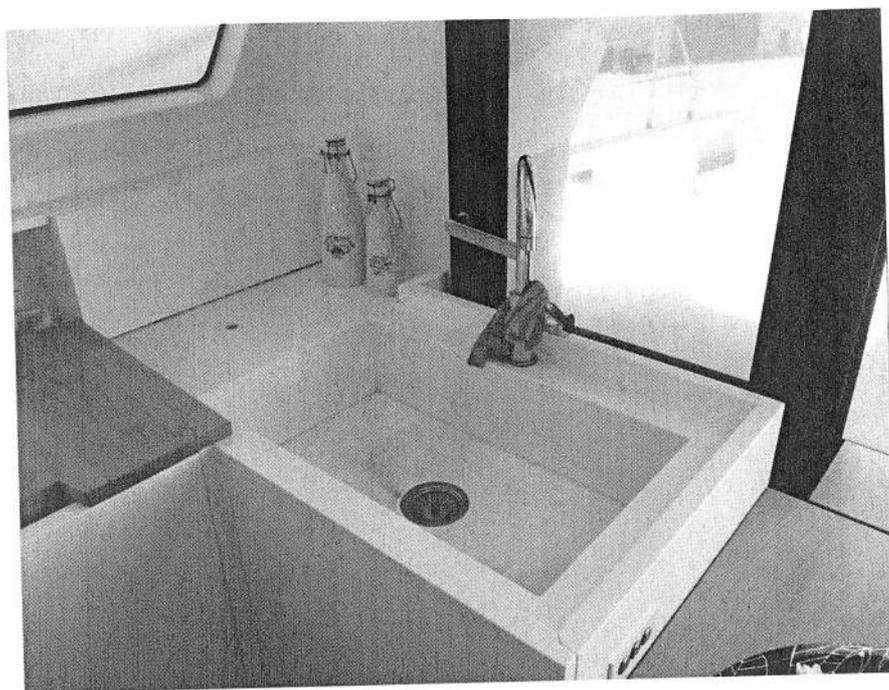


Figura 13 particolare del lavabo della cucina

IMPIANTI E DOTAZIONI

Impianto motore

I motori sono due gemelli, installati nelle due sale macchine presenti in ciascuno scafo. Sono motori Diesel 4 tempi turbosovralimentati della Yanmar, modello 4JH4-HTE (matricole E24977 e E24979), a 4 cilindri in linea. Ciascuno ha una potenza nominale di 80.9 kW a 3200 rpm e una cilindrata complessiva di 1995 cm³. Si tratta di motori marini specifici per l'impiego nella nautica a vela il cui costo (da listino nuovo) è di circa 14.000 €, iva esclusa, ciascuno.

La trasmissione è a linea d'asse. Le eliche sono a 3 pale abbattibili per ridurre la resistenza all'avanzo durante la navigazione a vela.

La movimentazione del timone è oleodinamica.

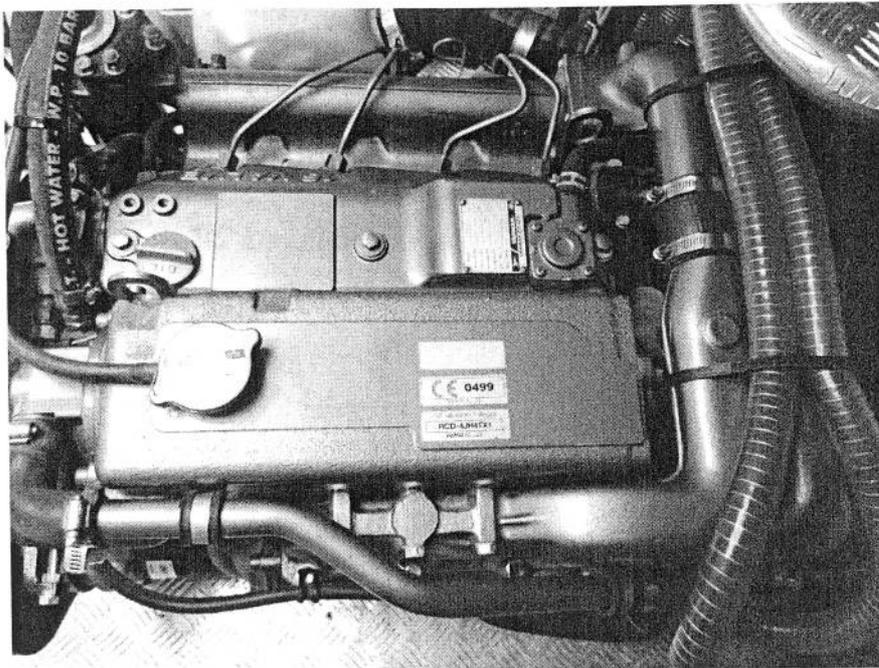


Figura 14 uno dei due motori di propulsione

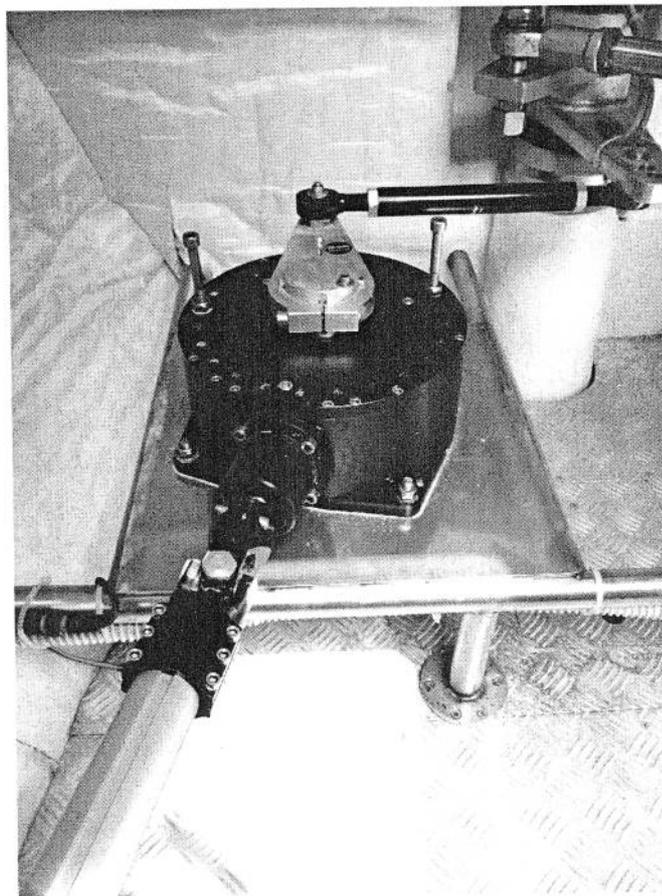


Figura 15 timoneria

Sono
tricole
kW a
ci per
clusa,

tenza

Vele

Randa steccata in dacron, Genoa, Gennaker.

Strumentazione elettronica di navigazione

2 Radio VHF, 3 Contametri catena, 3 Plotter con antenna GPS, Angolo barra, Antenna radar, Computer di bordo, Contamiglia, Ecoscandaglio, Pilota automatico, Stazione vento.

Allestimento tecnico e di coperta

2 Autoclave, 2 Pompa di sentina automatica, 2 Pompa di sentina elettrica, 2 Pompa di sentina manuale, 2 Scaletta da bagno, 2 Winch tonneggio di poppa, 3 Doppia timoneria (Tre postazioni con manette), 4 Winch (ELETTRICI Andersen), Allarme motore, Ancora, Batterie, Caricabatterie, Colorazione speciale (Azzurro), Lavaggio catena, Luci di cortesia, Passerella (carbonio), Piattaforma (TENDER LIFT), Pozzetto Teak, Presa 220V banchina, Raddrizzatore, Salpa Ancore Elettrico, Tavolo pozzetto.

Dotazioni domestiche di bordo

2 Boiler, 5 WC marino elettrico, Aria condizionata, BBQ/ Grill, Clima reversibile VECO, Controllo Domotica, Cucina, Dissalatore OSMOSEA (160 l/h), Impianto acque nere, Inverter (3000 W), Prese interne 220v, Telecamera.

Dotazioni di sicurezza

Dotazioni di sicurezza entro 50 miglia.

Intrattenimento

Altoparlanti, Digitale Terrestre, Impianto TV, Stereo, TV (46" Led).

Accessori Vele

Attrezzatura Gennaker, Avvolgi Fiocco, Lazy Jack, Sail Bag, Trasto randa.

Cucina ed elettrodomestici

2 Frigorifero interno, 4 Piastra elettrica a induzione (Bosch), Congelatore, Frigorifero esterno, Microonde Combinato (Bosch)

Tappezzeri

2 Telo cop
Pozzetto, T

Altro

Attrezzatu
postazioni

Tappezzerie

2 Telo copriconsolle, 2 Telo copriedile, Cuscineria di prua, Cuscineria fly, Cuscineria Pozzetto, Teli copri finestra.

Altro

Attrezzatura di coperta Ronstan, Timoneria idraulica e meccanica. Interni laccati, teak fly, 3 postazioni di guida, piattaforma Tender-lift, domotica, elettronica Garmin.

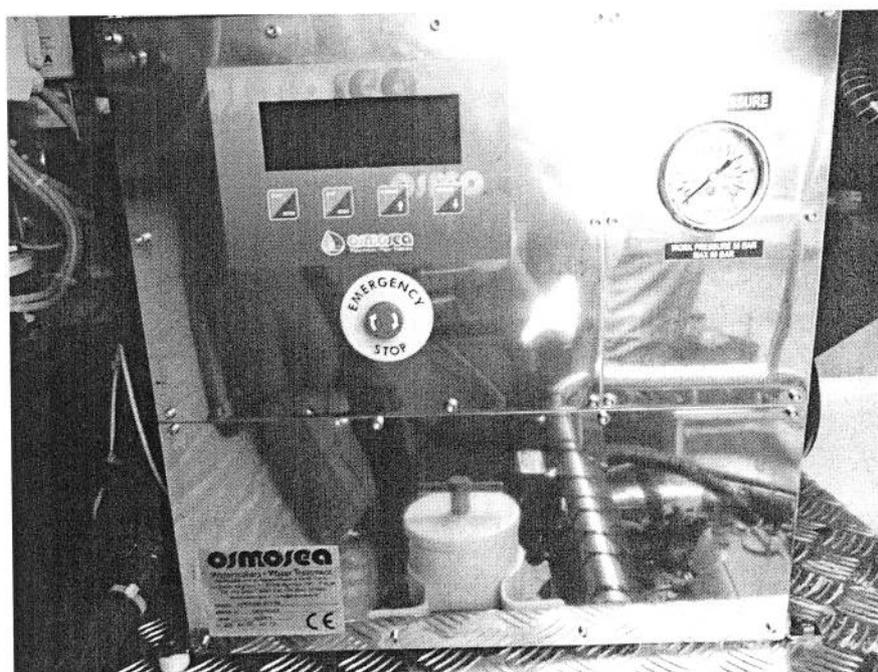


Figura 16 il desalinizzatore

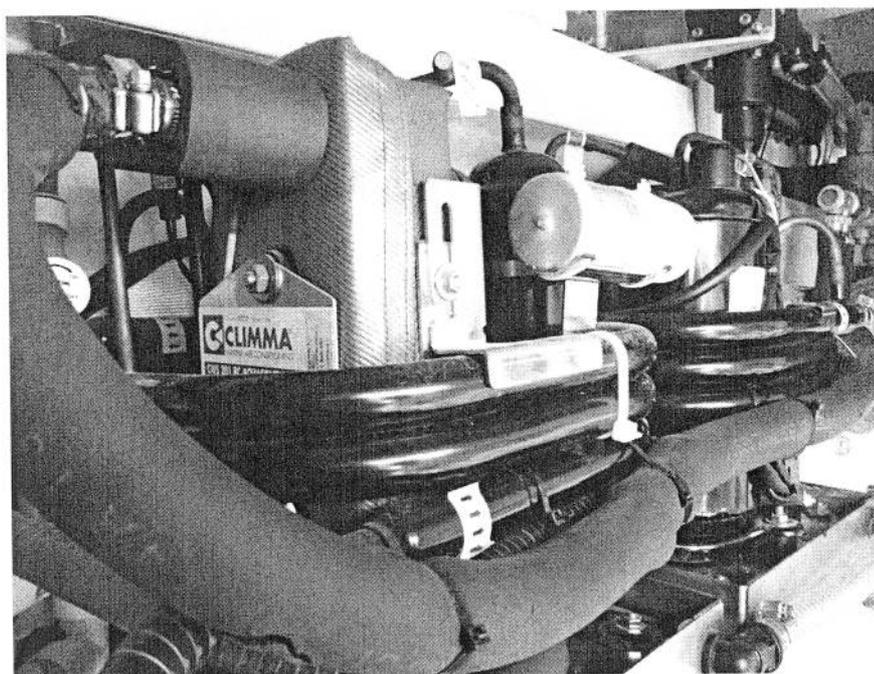


Figura 17 particolare dell'impianto di condizionamento

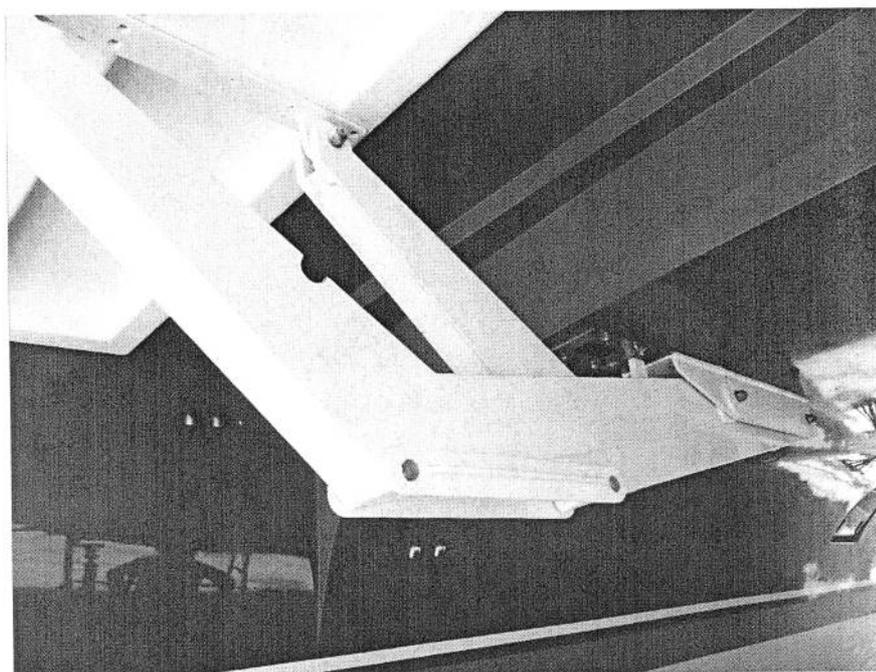


Figura 18 particolare della piattaforma Tender-lift

CONSIDERAZIONI PRELIMINARI ALLA VALUTAZIONE

La barca si presenta in ottimo stato nel complesso. I primi segni di invecchiamento non sono dovuti all'uso o al cattivo stato di mantenimento bensì al normale trascorrere del tempo e all'esposizione ai raggi solari e all'ambiente marino.

Il bene è un prodotto prototipo e come tale mostra alcuni piccoli difetti inevitabili nel primo esemplare e certamente correggibili in una produzione di serie. A tale categoria si possono

ascrive
variabi
teste c
suo es
tipico c

ascrivere alcune fessurazioni presenti nel gelcoat del ponte e degli interni, nei giochi, spesso variabili, tra le pannellature degli imbonaggi degli interni, così come all'affioramento delle teste delle viti, a piccoli difetti nella cuscineria e nella tappezzeria. Viceversa, proprio per il suo essere un bene prototipo, la barca presenta alcuni elementi di pregio di tipo artigianale tipico di una produzione customizzabile e customizzata.

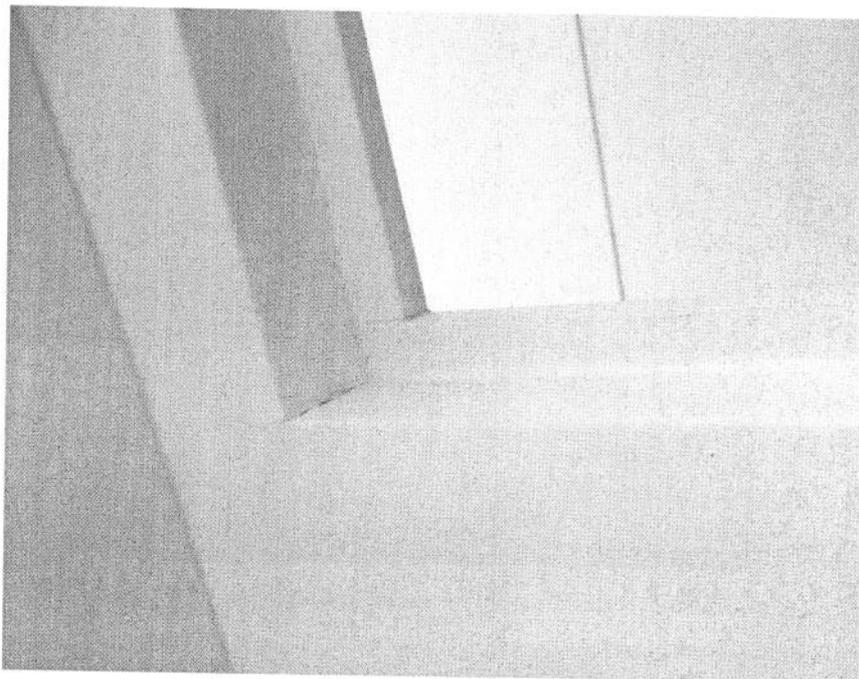


Figura 19 particolare del telaio di una porta

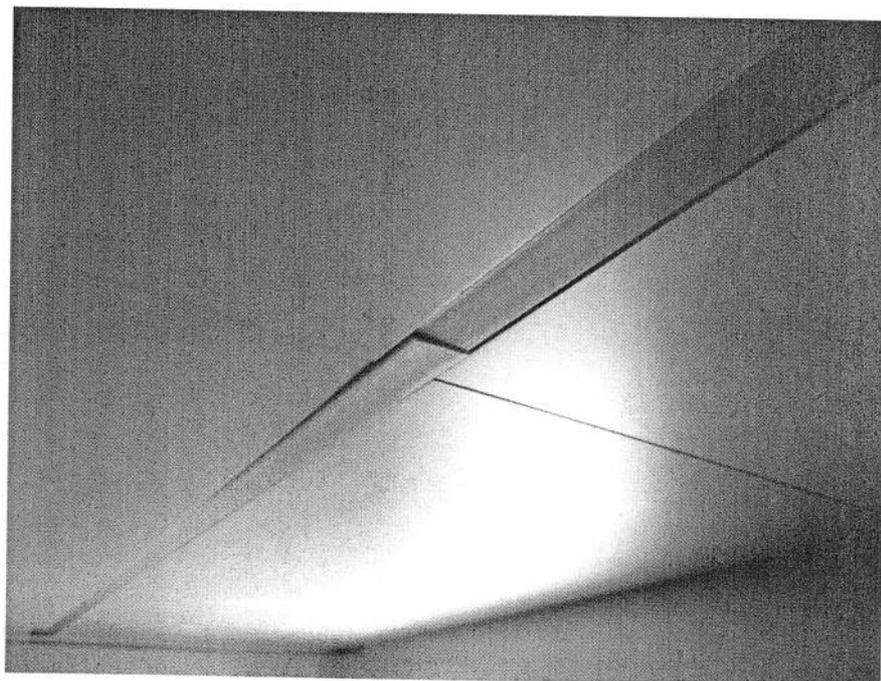


Figura 20 particolare di un imbonaggio a soffitto

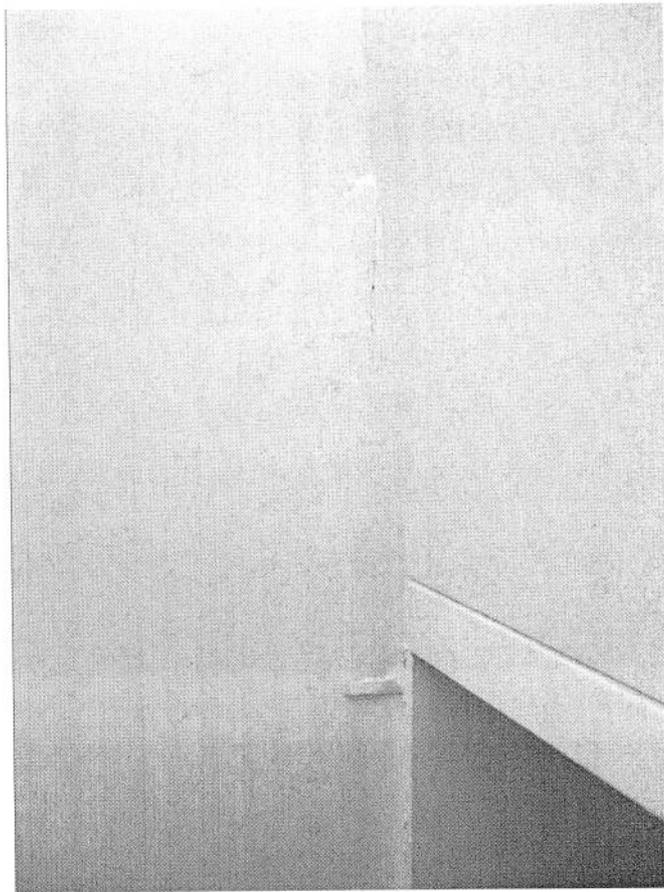


Figura 21 particolare di un imbonaggio in prossimità di una porta

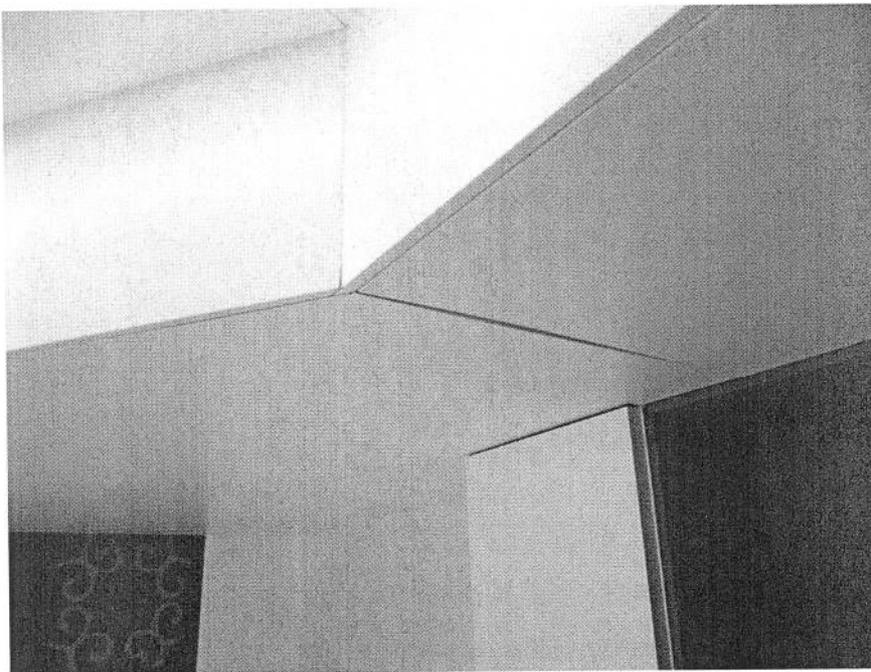


Figura 22 particolare di un imbonaggio a soffitto

Al tras
quali
coper

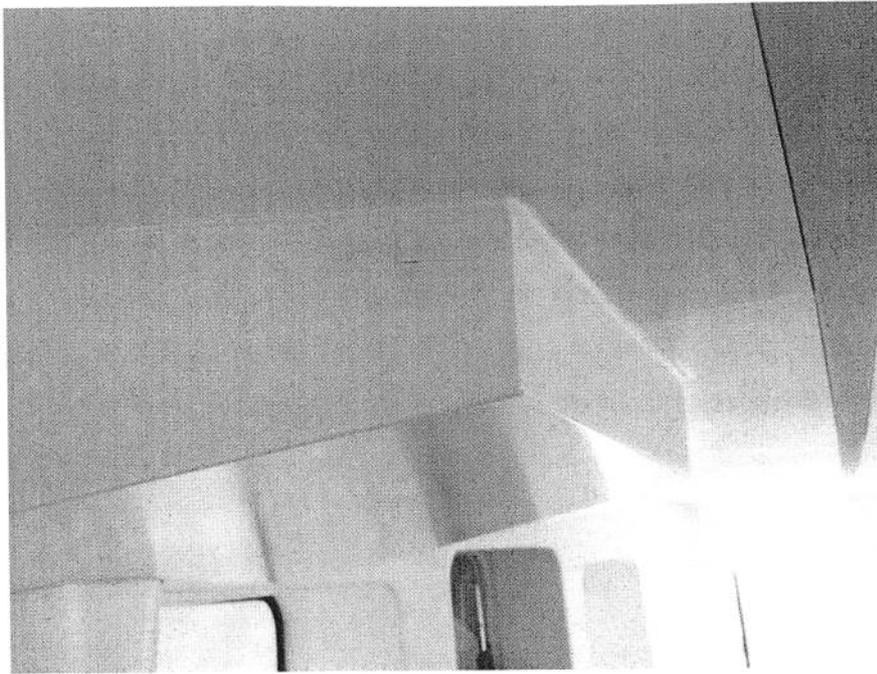


Figura 23 particolare di un imbonaggio a soffitto

Al trascorrere del tempo e alla normale usura possono essere ascritti alcuni difetti riscontrati, quali qualche strappo nella tappezzeria, il sorgere di punti di ruggine sull'attrezzatura di coperta e alcuni ritocchi sullo scafo.

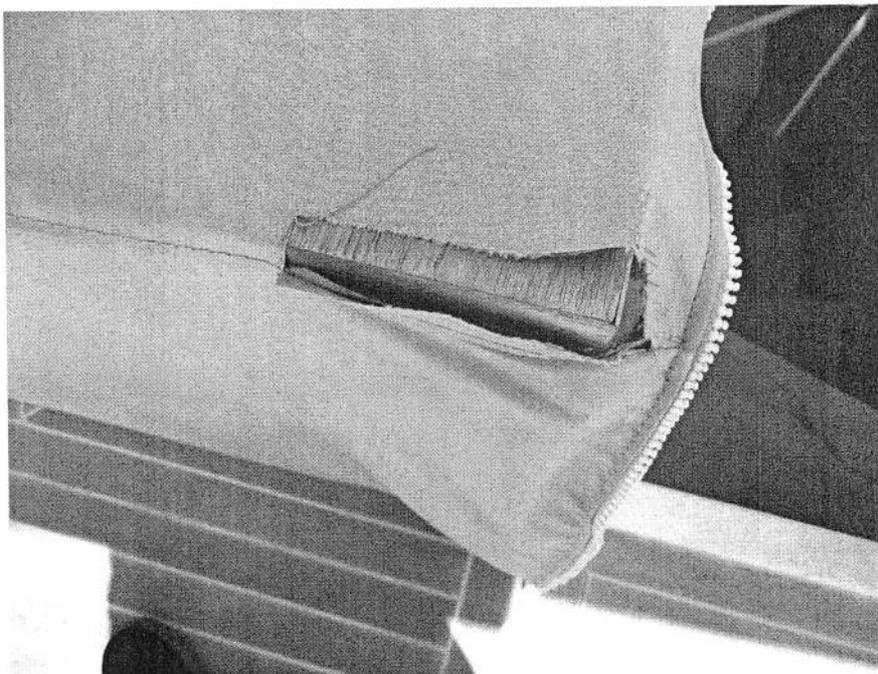


Figura 24 particolare di un telo di copertura nel flybridge

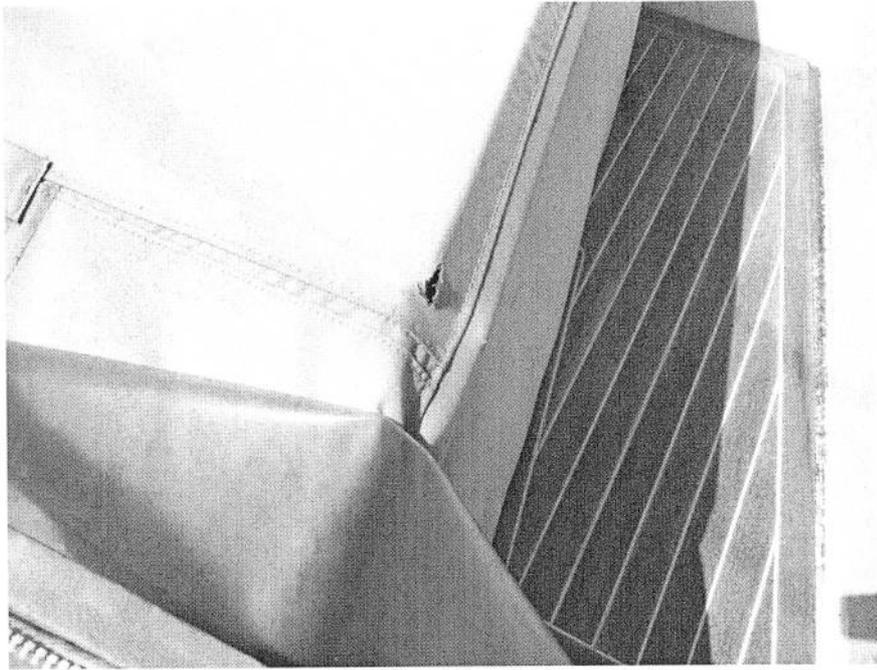


Figura 25 particolare di un telo di copertura nel flybridge

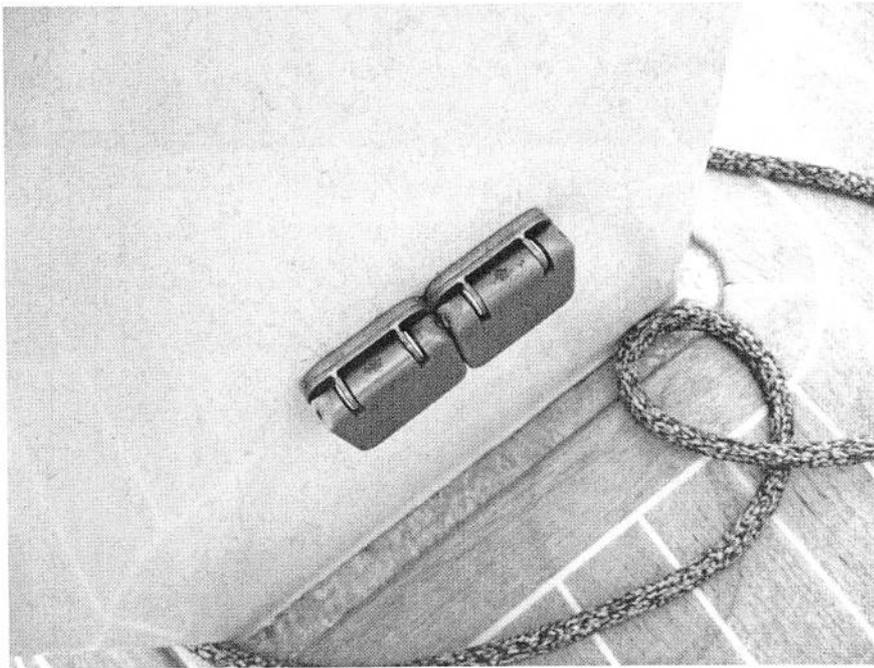


Figura 26 particolare di mascherine nel flybridge



Figura 27 particolare di un winch

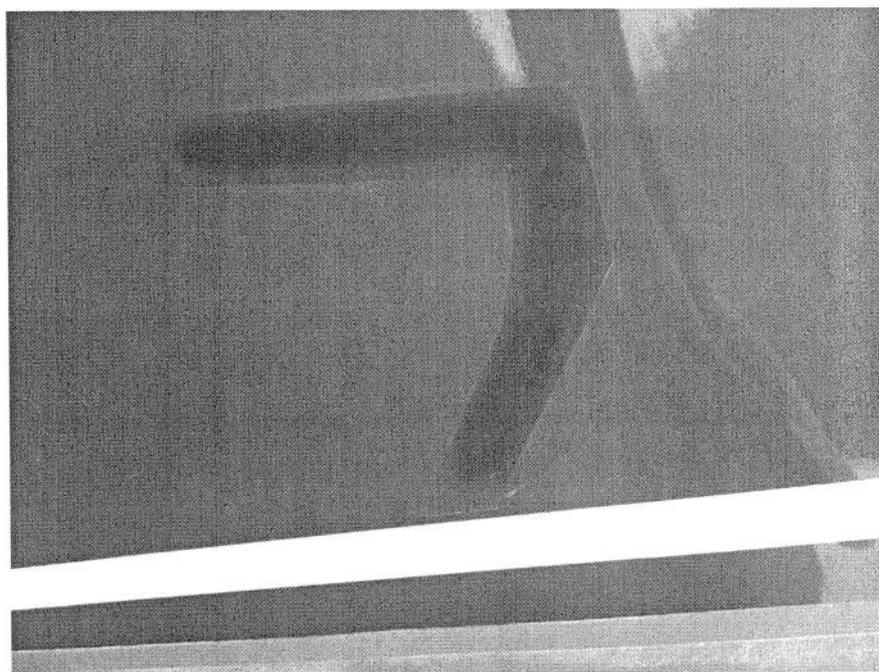


Figura 28 particolare di un ritocco sullo scafo

Un importante elemento che deve essere considerato nella valutazione del bene è il cantiere di produzione. In tal senso bisogna rilevare che il cantiere SETMARINE non ha una grande storia (unica altra produzione un catamarano 455 prodotto in unico esemplare) né un brand riconosciuto. Inoltre, non garantendo una solidità certa per il futuro, ciò comporta evidenti ricadute in termini di futura assistenza e rivendibilità ulteriore del mezzo. In questo senso il

bene ha un'appetibilità sul mercato certamente inferiore rispetto al valore assoluto e un deprezzamento ulteriore in caso di futura vendita.

Infine deve essere considerato che, essendo questa fascia di imbarcazioni un investimento relativamente grande, il cliente generalmente pretende di customizzare l'allestimento secondo il proprio gusto e le proprie esigenze. Pertanto l'acquisto di un'imbarcazione del genere, sebbene praticamente nuova, subisce di per sé una svalutazione rispetto al bene di nuova produzione e quindi customizzabile. Tali esemplari vengono realizzati specialmente come barca "vetrina" da esporre ai Saloni e da mostrare ai potenziali clienti di barche nuove per poter esser successivamente rivendute in modo da rientrare degli investimenti effettuati.

LA VALUTAZIONE

In considerazione di quanto dettagliato e specificato nei paragrafi precedenti e facendo riferimento alle valutazioni correnti di mercato per i più affidabili listini dell'usato disponibili, è possibile procedere con la valutazione del bene.

Il listino di vendita del cantiere, per la barca in oggetto, è così dettagliato:

Versione barca standard	€ 1,538,000.00
Albero e boma in carbonio	€ 110,700.00
Verniciatura colore	€ 54,500.00
Interni laccati	€ 25,000.00
Gestione elettronica utenze	€ 70,000.00
Display 15" extra (2)	€ 10,200.00
Postazioni controllo motori extra (2)	€ 10,400.00
Timoneria interna	€ 3,650.00
Pagliolo salone in teak	€ 18,200.00
Teak su flybridge	€ 7,900.00
Winch di tonneggio extra (2)	€ 4,120.00
Winch elettrici su fly (4)	€ 11,800.00
Aria condizionata reversibile	€ 38,500.00
Desalinizzatore osmotico	€ 12,650.00
Piano cottura ad induzione	€ 1,750.00
Forno combinato	€ 1,700.00
Tela chiusura pozzetto	€ 5,500.00
Layout 6 cabine e cambusa	€ 38,700.00
Tavolo pozzetto	€ 5,800.00
Tavolino di poppa	€ 1,600.00
Generatore supplementare	€ 17,306.00
Tender lift idraulico e unità di controllo	€ 39,500.00
Prezzo di listino (IVA esclusa)	€ 2,027,476.00

Rispetto al valore di listino bisogna tener conto dei costi di ripristino del bene e della svalutazione occorsa nel periodo di fermo.

I costi di ripristino, stante il sostanziale ottimo stato di conservazione, devono tener conto di una pulizia profonda degli spazi, di qualche ritocco agli imbonaggi, agli esterni ed alle tappezzerie, oltre alla manutenzione ordinaria degli impianti. Questo genere di interventi può essere quantificato, ad un primo esame, in circa 20,000 €. Questo importo crescerebbe laddove dovessero risultare danni occulti non riscontrabili in sede di accertamento.

La svalutazione della barca deve tener conto del fatto che i primi cinque anni di vita sono quelli che portano al più rapido decremento di valore (spesso, complessivamente, fino al 50 % del valore del nuovo), ma anche del fatto che nel primo anno di vita la barca non ha praticamente navigato. In tal senso, rispetto a una svalutazione tipica del 15% dopo il primo anno di vita, si può accettare una stima di svalutazione del 10% che comprende l'impossibilità di customizzare per l'acquirente. A questo deve essere aggiunto un margine ulteriore del 15% in considerazione del cantiere di produzione.

Per questo si può asserire che il valore nominale di vendita del bene usato si attesterebbe intorno al 75% del valore del nuovo e quindi circa 1,500,000.00 €, IVA esclusa.

Tenuto conto delle attuali, sfavorevoli, condizioni del mercato del settore, per barche di questo tipo (il settore intermedio, quello delle barche tra i 15 e i 24 m è il settore più colpito dalla crisi in corso), è possibile ritenere che la valutazione venale odierna, rispetto a quella nominale, debba patire una ulteriore svalutazione del 20%, in linea con quanto facilmente riscontrabile consultando il mercato dell'usato. Pertanto si afferma che la valutazione commerciale del catamarano a vela SETMARINE 625 Sail, di nome SET ONE, numero identificativo dello scafo IT SETA0001E515, nominativo internazionale IK2019, iscritta al n° SP 5578D del Registro delle imbarcazioni da diporto (R.I.D.) di La Spezia, sia di 1,200,000.00 €, IVA esclusa.

Per quanto riguarda la possibilità di messa a reddito deve essere precisato che questo tipo di imbarcazione lavora in charter da un minimo di 16 settimane l'anno (qualora la barca lavori in Mediterraneo) a un massimo di 46 settimane l'anno (qualora la barca venga trasferita nella stagione invernale in altri mari, tipicamente ai Caraibi). Barche di questo genere vengono affittate con tariffa settimanale tra 20,000 € e 25,000 €, IVA esclusa. Tolte le spese di equipaggio, conduzione e assicurazione (comprese nella valutazione di noleggio charter) e l'ordinaria manutenzione, il guadagno residuale può essere stimato tra gli 8,000

€ e i 12,000 € settimanali. Al guadagno vanno detratti i circa 20,000 € già stimati per la rimessa in pristino della barca, il canone di posto barca di circa 10,000 €/anno e le spese di assicurazione casco di circa 10,000 €/anno. Pertanto si può affermare che una messa a reddito potrebbe fruttare tra circa 110,000 e 170,000 € annui nel caso di navigazione mediterranea e tra i 340,000 e 480,000 € qualora ci si affidi a una gestione charter internazionale. Bisogna infine in tal senso ricordare che essendo ormai a fine stagione estiva (rispetto al bacino mediterraneo), questo anno rischia di diventare ormai infruttuoso.

Sia in caso di vendita che di messa a reddito, vanno infine messe in conto le spese necessarie per poter rendere fruibile la barca e saldare passate spettanze. Tali spese possono essere così quantificate:

Varo	€ 2,000.00
Combustibile trasferimento	€ 2,000.00
Spettanze Capitaneria pratiche immatricolazione	€ 1,500.00
Spettanze RINA omologazione	€ 7,930.00
	€ 13,430.00

NOTE SU LIMITAZIONI E RESPONSABILITÀ

La perizia di stima è stata condotta sulla base del sopralluogo effettuato, per constatazioni fatte ed informazioni assunte, fatti salvi eventuali vizi occulti, informazioni omesse allo scrivente e/o malafede da parte degli interessati, modifiche e/o variazioni successive alla perizia.

La verifica peritale è stata svolta con il solo accertamento visivo dell'imbarcazione. Non sono stati richiesti accertamenti strumentali, inoltre non si sono effettuati controlli a carattere distruttivo e sono state rimosse quelle sole parti asportabili manualmente o con il solo utilizzo di attrezzi di uso comune. La verifica è stata effettuata con imbarcazione in secco pertanto non è stato possibile testare la barca in navigazione con tutti gli impianti connessi. La responsabilità dello scrivente è limitata a quanto riportato.

Quanto qui riportato non costituisce garanzia sul funzionamento di motore, governo, apparati, strumentazione, dotazioni, attrezzature.

Le valutazioni economiche effettuate, hanno una validità di 3 mesi, tenendo peraltro conto che l'anno 2016 è verso il termine.

Con la precedente stima, si ritiene di aver assolto il mandato ricevuto.

Catania, 14.09.2016

Prof. Ing. Eugenio Guglielmino

