

CONSIGLI PER GLI ACQUISTI...

Quanto mi costi, mia amata barca ?

La barca è un piacere, una passione e l'acquisto deve essere fatto con serenità, nella certezza di non incorrere in errori che potrebbero costare denaro tanto stress e problemi ma soprattutto conoscere i costi totali dell'operazione acquisto.

Acquistare una barca non è come acquistare un'auto, le dimensioni, le forme e le prestazioni di una barca possono essere veramente agli antipodi una rispetto all'altra. Ecco allora che per prima cosa l'esame e lo studio attento di cosa ci si aspetta dalla barca e cosa si vuole fare, diventa essenziale per non fare un passo sbagliato.



Oceanis 393_2002_60.000 euro



Sun Legend 41_1987_40.000 euro

Una volta individuata la barca adatta alle proprie necessità ed economie, verrà il momento di controllare che tutto funzioni...e che tutto il costo sia preventivato, **ma tutto cosa!?**

Riporto di seguito una indicazione e un'idea di massima sul costo nell'operazione d'acquisto di una barca a vela usata e immatricolata (> 10 mt) di dimensioni tipiche della stragrande maggioranza delle barche da diporto presenti in Italia (**10 – 14 mt circa**):

Provvigione Broker: in media non dovrebbe essere inferiore al **2/3%** del prezzo di vendita ma si attesta nella stragrande maggioranza dei casi al **5%**. Varia in funzione del prezzo di vendita, più è alto più bassa è la percentuale. In alcuni casi, nella media rari, per imbarcazioni in vendita al di sotto di una certa cifra (in media 30/40.000 euro) si stabilisce un prezzo fisso da corrispondere al broker (in media 1.500/2.000 euro)



Perizia: compresa tra 500 e 1000 euro, nella media ad esclusione di eventuali spese di trasferta e extra. Vedi **Nota***

Alaggio, varo, pulizia lancia, taccatura e invaso: per controlli di perizia. E' in base al peso, lunghezza imbarcazione, **tempo di sosta** e tariffe cantiere. Compresa in media tra **400 e 700 euro per alaggio e varo + 150 euro** pulizia a pressione carena. Se l'operazione viene fatta e conclusa in giornata (oppure di solito mezza giornata e durante la pausa pranzo del cantiere si procede al controllo

veloce) con la barca appesa alle fasce del travel puo costare tutto di meno a patto che non si occupi il travel impedendo altre operazioni giornaliere del cantiere. Sosta e invaso quindi sono secondo tariffario oppure a discrezione e accordi diretti con cantiere.



Antivegetativa: E' in funzione dei mq di carena da lavorare (barche dislocanti a chiglia lunga, fondo piatto con pinna di zavorra e barche plananti tipo motoscafi) in media tra **1.000/1.500 euro** compreso materiale, manodopera con leggera carteggiatura, due mani di antivegetativa fornita dal cantiere e due mani parti metalliche ed eliche e tempo di sosta per l'operazione. Esclusi zinchi.

Service motore: varia in funzione della potenza e modello motore, in media un tagliando standard (olio, filtri, girante, cinghia, liquidi, etc si aggira tra i **200 e 500 euro**.



Sosta annuale: si ipotizza dal momento del possesso e per tutta la durata della proprietà un costo fisso annuale da corrispondere ad una marina o cantiere di rimessaggio che varia notevolmente da nord a sud, da versante tirrenico e adriatico e da località a località. In media oscilla tra un minimo di **2.500 euro fino a toccare anche 10.000 euro** e più in condizioni privilegiate e in località rinomate. Nel caso di trasferimento in altro stato europeo le cifre e le condizioni sono ovviamente altre.

Passaggio proprietà per bandiera italiana: In agenzia o presso agenzie ACI intorno ai **1.200/1.500 euro**, così suddivise:

Euro 1.000 circa di spese fisse e così divise: bolli (n°4 da 14,62 euro) , bollettini 92 euro circa, raccomandate, imposta registro fissa fino a 18 mt LFT (809 euro), trascrizione/voltura.

Euro 250/500 di diritti agenzia : a discrezionalità !! per stesura atto, autentiche firme, pagamenti vari (uffici postali + agenzia delle entrate) e tutto l'incartamento per la **trascrizione/voltura** sul libretto alla capitaneria di Porto di appartenenza entro i termini di legge (entro 60 giorni).

In alternativa alle agenzie, quindi senza diritti per la pratica e il servizio di segreteria, si può procedere risparmiando con una semplice scrittura privata (**dichiarazione unilaterale di vendita**) con firma autenticata al comune al costo irrisorio di una marca da bollo da 16 euro (e richiedere copia autentica

per la parte venditrice) e procedere con l' Agenzia delle entrate per la registrazione (taxa registro) e la Capitaneria per la trascrizione/voltura del nuovo proprietario, il tutto entro i termini stabiliti per legge. Di regola il pagamento della taxa di registro va effettuata entro 20/30 giorni dall'atto di vendita e la trascrizione entro 60 giorni dalla stessa.

Vidimazioni delle successive revisioni Authentication of successive services			
Luogo Place	Data Date	Firma AUXMARINE Signature	NOTE controllo Remarks
			ADEGUAMENTO AL D.M. 219 DEL 12/08/02 REVISIONE BIENNALE SER. PER EVERY TWO YEARS
FORLÌ	FEB. 2007	AUXMARINE S.p.A.	Revisione speciale
CESENA	APR. 2010	AUXMARINE S.p.A.	Revisione straordinaria
GR EV 01	21 GIU. 2012	EUROVIAL S.p.A.	REVISIONE ORDINARIA

Attenzione: la mancata presentazione dell'atto nei termini stabiliti, per la trascrizione, comporta la sanzione amministrativa da **Euro 307,00 a Euro 1.033,00** e il ritiro della licenza di navigazione.

QUINDI:

TASSA REGISTRO 809 EURO

TRASCRIZIONE 140 EURO (bollettini, bolli)

DIRITTI AGENZIA (stesura atto, autentica firme, pagamenti bollettini e agenzia entrate (f24), documenti per trascrizione) 250 / 500 euro al massimo.

Eventuale rinnovo annotazioni di sicurezza / Rina: in base alla lunghezza e potenza motori, oscilla tra i 350 e 500 euro

Eventuale revisione Zattera: in media si calcola 500 euro (ogni due anni) , ma è indicativo!

Eventuale rinnovo Dot sicurezza: in media si può spendere tra i 150 e 300 euro fino a oltre le 50 miglia. Il tutto dipende dal tipo di navigazione e distanza dalla costa che si effettua o si intende fare.

Stipula Assicurazione: solo per responsabilità civile, si assicura il motore in base ai kw, al massimo con poche centinaia di euro, in media 120/150 euro

Licenza vhf: se di tipo **dsc** (con *distress* e codice *mmsi*) bisogna aggiornare e richiedere il nuovo numero identificativo *mmsi* personale al ministero delle telecomunicazioni. Per poter utilizzare questo tipo di vhf bisogna possedere i titoli per l'uso (non basta il certificato limitato radiotelefonista)

Bandiera estera e UE: o si mantiene l'iscrizione nel registro di appartenenza sempre che sia possibile farlo (da valutare caso per caso) o si procede alla cancellazione di bandiera per immatricolarla in Italia e chiedere una licenza nuova con numero di iscrizione (targa). Questa operazione ha una procedura diversa dalla semplice voltura e trascrizione sulla licenza ed è così suddivisa:

ISCRIZIONE UNITÀ DA DIPORTO NELL'ATCN (**archivio telematico centrale delle unità da diporto**)

Il proprietario o l'utilizzatore dell'imbarcazione da diporto in locazione finanziaria, in nome e per conto del proprietario, munito di procura con sottoscrizione autenticata, presenta allo STED:

1. **ISTANZA IN BOLLO DA 16,00€** come da modello Allegato
2. **N. 2 MARCHE DA BOLLO DA 16,00€** da apporre sulla licenza di navigazione e sul certificato di sicurezza
3. **TITOLO DI PROPRIETÀ:**
 1. sentenza
 2. atto pubblico
 3. **scrittura privata con firme autenticate**, o accertate giudizialmente, registrata e in bollo
 4. **dichiarazione unilaterale di vendita con firma autenticata**, registrata e in bollo
 5. fattura di vendita con firma, per quietanza, del venditore autenticata, registrata e in bollo
 6. **per unità provenienti da uno dei registri pubblici di uno Stato membro dell'Unione europea, in luogo del titolo di proprietà, è sufficiente presentare il certificato di cancellazione dal registro dello Stato di provenienza ovvero un attestato dell'autorità competente, con validità massima di sei mesi, dal quale risulti avviata la procedura di cancellazione.** Dal certificato di cancellazione o dall'attestato provvisorio devono sempre risultare le generalità del proprietario e gli elementi di individuazione dell'unità
NOTA: Gli atti di compravendita di unità da diporto stipulati all'estero devono essere debitamente legalizzati e depositati presso un notaio o archivio notarile italiano.
4. **DICHIARAZIONE DI COSTRUZIONE O IMPORTAZIONE (DCI)**
5. **DOCUMENTAZIONE TECNICA:**
6. **per unità munita di marcatura CE:** dichiarazione di conformità UE (per le unità provenienti da uno Stato membro dell'Unione europea, munite di marcatura CE, il certificato di cancellazione dal registro ove l'unità era iscritta, se riportante i dati tecnici, sostituisce dichiarazione di conformità UE)
7. **per unità non munita di marcatura CE**, anche se proveniente da altro Stato membro, o per unità proveniente da Paese terzo costruita, immessa in commercio o messa in servizio in uno degli Stati membri dell'area economica europea (AEE) **prima del 16 giugno 1998**, o per unità auto costruita: **attestazione di idoneità rilasciata da**

un organismo tecnico notificato/autorizzato con un costo di circa 500/700 euro (Rina, Udicer, etc)

8. **DICHIARAZIONE DI POTENZA DEI MOTORI INSTALLATI A BORDO** (può essere sostituita dal certificato di omologazione corredato da dichiarazione di conformità oppure dal certificato di potenza rilasciati prima del 10 maggio 2000)
9. **CERTIFICATO DI CANCELLAZIONE DAL REGISTRO DI PROVENIENZA**, per le unità provenienti da uno Stato membro dell'Unione europea, munite di marcatura CE, qualora la legislazione del Paese di provenienza non preveda l'iscrizione nei registri, il certificato di cancellazione è sostituito da apposita dichiarazione del proprietario dell'unità o del suo legale rappresentante.

Legalizzazione - Le firme dei documenti formati all'estero da autorità estere devono essere legalizzate dalle rappresentanze diplomatiche o consolari italiane nel Paese estero. Sono esenti dalla legalizzazione della firma gli atti e documenti rilasciati all'estero dalle Nazioni aderenti alla Convenzione dell'Aja del 5.10.1961, a condizione che rechino l'"Apostille" (apposita timbratura quadrata, scritta in lingua francese, attestante l'autenticità del documento e la qualità legale dell'Autorità rilasciante). Ai sensi della Convenzione di Bruxelles del 25.05.1987 è soppressa ogni forma di legalizzazione degli atti, o qualsiasi altra formalità equivalente o analoga, fra Belgio, Danimarca, Francia, Irlanda, Lettonia e Italia (Stati finora aderenti).

Traduzione - Ai documenti suddetti, redatti in lingua straniera, deve essere allegata una traduzione in lingua italiana certificata conforme al testo straniero dalla competente rappresentanza diplomatica o consolare, ovvero da un traduttore ufficiale (elenco traduttori presso la cancelleria del Tribunale traduzione giurata presso il Tribunale.

10. **DICHIARAZIONE SOSTITUTIVA DI CERTIFICAZIONE**, ai sensi dell'art.46 del DPR 11°445/2000:
 1. resa dal proprietario (o da ciascun comproprietario), se persona fisica, ed attestante la cittadinanza, la residenza, lo stato civile ed il regime patrimoniale dei beni;
 2. resa dal legale rappresentante, se il proprietario è persona giuridica, ed attestante i dati risultanti dal Registro delle Persone Giuridiche ovvero, se trattasi di società, dal Registro delle Imprese tenuto dalla Camera di Commercio I.A.A;

NOTA: Gli stranieri e le società estere, se non hanno domicilio in Italia, devono eleggerlo presso l'autorità consolare dello Stato al quale appartengono nei modi e nelle forme previsti dalla legislazione dello Stato stesso o presso un proprio rappresentante che abbia domicilio in Italia.
11. **COPIA DEL DOCUMENTO DI IDENTITÀ DEL PROPRIETARIO O DI CIASCUN COMPROPRIETARIO, SE PERSONA FISICA, O DEL LEGALE RAPPRESENTANTE DEL PROPRIETARIO, SE PERSONA GIURIDICA.**
12. **ATTESTAZIONI DI VERSAMENTO DEI SEGUENTI DIRITTI E TRIBUTI**
 1. Diritti per le attività rese dagli STED (Tabella I D.M. 12.08.2019)
 - €35,48 per iscrizione nell'Archivio Centrale Telematico delle unità da diporto (ATCN)
 - €29,57 per rilascio licenza di navigazione

I pagamenti sono effettuati, anche cumulativamente, con un unico bollettino, sul c.c.p. n.1031820168 , intestato al "Ministero infrastrutture e trasporti - Dipartimento per i trasporti, la navigazione, gli affari generali ed il personale", con causale: "Diritti SISTE".

2. Costo stampato della licenza di navigazione

Versamento di **€ 1,95**, effettuato c.c.p. 1172 intestato alla Tesoreria Provinciale dello Stato sede di Genova con causale "CAPO X - Capitolo 2385"

3. Corrispettivo attività STED

€9,50 per iscrizione nell'Archivio Telematico Centrale delle unità da diporto (ATCN)

€9,50 per rilascio licenza di navigazione

€9,50 per rilascio certificato di sicurezza

NOTA: I pagamenti sono effettuati, anche cumulativamente, con un unico bollettino da €28,5 , sul c.c.p. n. 1046787295 intestato al "Ministero delle infrastrutture e dei trasporti - Dipartimento per i trasporti, la navigazione, gli affari generali ed il personale", con causale: "Corrispettivo attività STED".

4. Versamento di **€ 62,00**, effettuato su c.c.p. 1172 intestato alla Tesoreria Provinciale dello Stato sede di Genova con causale "CAPO XV - Capitolo 2170"



Iscrizione nei Registri delle imbarcazioni da diporto

In conclusione oltre alle spese del costo d'acquisto della barca, bisogna quasi sempre prevedere un ulteriore costo che oscilla tra i 5.000 e i 10.000 euro per diventare Armatore apportando anche piccole migliorie spesso indispensabili per navigare, in sicurezza.

Per **L'ESAME DOCUMENTALE** si consiglia di controllare con attenzione:

- La corrispondenza della **targa**, dell'HIN "Numero di identificazione dello scafo" per le barche marcate CE, della **matricola motore**, la validità del **certificato di sicurezza**.
- I gravami saranno da richiedere all'autorità marittima
- Verificare che non vi siano **pendenze con la marina** dove la barca.
- Verificare le dotazioni di sicurezza e le loro scadenze
- Verificare che **l'Iva sia stata pagata** (barca in leasing o di società commerciale)
- **Licenza navigazione**

I DOCUMENTI DA VERIFICARE

NAVIGARE CROCIERA SICURA

13 della Legge 689/81

- **ESTINTORI**
Inosservanza delle prescrizioni sugli estintori di bordo per unità senza marcatura CE (NATANTI). Art. 54 del D.M. 29.07.2008, n. 146 - Allegato "V" al Regolamento + Tabella 1 Sanzione amministrativa da 207 € a 1.033 € (Art. 53, 3° comma, del D.Lgs 18.07.2005 n. 171). P.M.R. pari a 344,33 € Previsto eventuale sequestro: SI (se in pessimo stato (Art. 13 della Legge 689/81))
- **ASSICURAZIONE**
Navigazione o sosta con unità da diporto senza aver assolto all'obbligo dell'assicurazione RC. Art. 41, 1° comma, del D.Lgs 18.07.2005 n. 171 - Art. 123 D.lgs 07.09.2005 n. 209 - Art. 193, comma 2, del C.d.S. - Regolamento ISVAP N. 13 del 06.02.2008

Per l'esame documentale si consiglia di controllare con attenzione:

- LA CORRISPONDENZA DELLA TARGA, DELL'HIN "NUMERO DI IDENTIFICAZIONE DELLO SCAFO" PER LE BARCHE
- MARCATE CE, DELLA MATRICOLA MOTORE, LA VALIDITÀ DEL CERTIFICATO DI SICUREZZA
- I GRAVAMI SARANNO DA RICHIEDERE ALL'AUTORITÀ MARITTIMA
- VERIFICARE CHE NON VI SIANO PENDENZE CON LA MARINA DOVE È ORMEGGIATA/RIMBESSATA LA BARCA.
- VERIFICARE LE DOTAZIONI DI SICUREZZA E LE LORO SCADENZE
- VERIFICARE CHE L'IVA SIA STATA PAGATA (BARCA IN LEASING O INTESTATA A SOCIETÀ COMMERCIALE)
- LICENZA NAVIGAZIONE
- ANNOTAZIONI E CERTIFICATO DI SICUREZZA/RINA
Navigazione con certificato di sicurezza scaduto di validità o mancanza di rinnovo.

Art. 26 del D.Lgs 18.07.2005 n. 171 - Artt. 50 e 51 del D.M. 29.07.2008, n. 146 Sanzione amministrativa da 207 € a 1.033 € (Art. 53, 3° comma, del D.Lgs 18.07.2005 n. 171). P.M.R. pari a 344,33 €

LICENZA D'ESERCIZIO VHF
Navigazione senza la licenza provvisoria di esercizio, riferita all'apparato radiotelefonico di bordo. Art. 29, 6° comma, del D.Lgs 18.07.2005 n. 171 Sanzione amministrativa da 207 € a 1.033 € (Art. 53, 2° comma, del D.Lgs 18.07.2005 n. 171). P.M.R. pari a 344,33 €

ZATTERA
Navigazione senza avere a bordo i mezzi di salvataggio individuali e collettivi e le dotazioni di sicurezza minimi indicati nell'Allegato V in relazione alla navigazione effettivamente svolta. Art. 54, 1° comma, del D.M. 29.07.2008, n. 146 - Allegato "V" al Regolamento Sanzione amministrativa da 207 € a 1.033 € (Art. 53, 3° comma, del D.Lgs 18.07.2005 n. 171). P.M.R. pari a 344,33 € Previsto eventuale sequestro: SI (se in pessimo stato (Art. 13 della Legge 689/81))

Sanzione amministrativa da 779 € a 3.119 € (Art. 193, comma 2). P.M.R. pari a 1039,66 € (si applicano le norme della Legge n. 689/81) - Pena ridotta a € 259,91 se resa operante comunque dal 16° al 30° giorno dopo la scadenza. Pagamento a seconda delle procedure di riscossione delle sanzioni del Codice della Strada (7 - Allegato I - 689/81 alla Capitaneria di Porto. Previsto eventuale sequestro: SI (Art. 13, 3° comma, e 20, 4° comma, della Legge 689/81)

- **Salvagente anulare e dotazioni di sicurezza obbligatorie**
Navigazione con salvagente anulare e a ferro di cavallo senza le 4 stitiche retroflettibili, o senza la marcatura. Art. 54 del D.M. 29.07.2008, n. 146 - Allegato "V" al Regolamento - Artt. 4 e 5 del D.M. 29.09.1999 n. 365 Sanzione amministrativa da 207 € a 1.033 € (Art. 53, 3° comma, del D.Lgs 18.07.2005 n. 171). P.M.R. pari a 344,33 €

SANZIONI in assenza di:

- **Annotazioni e certificato di sicurezza/Rina**

Navigazione con certificato di sicurezza scaduto di validità o mancanza di rinnovo.

Art. 26 del D.Lgs 18.07.2005 n. 171 - Artt. 50 e 51 del D.M. 29.07.2008, n. 146 Sanzione amministrativa da 207 € a 1.033 € (Art. 53, 3° comma, del D.Lgs 18.07.2005 n. 171).

P.M.R. pari a 344,33 €

- **Licenza d'esercizio vhf**

Navigazione senza la licenza provvisoria di esercizio, riferita all'apparato radiotelefonico di bordo. Art. 29, 6° comma, del D.Lgs 18.07.2005 n. 171 Sanzione amministrativa da 207 € a 1.033 € (Art. 53, 2° comma, del D.Lgs 18.07.2005 n. 171). **P.M.R. pari a 344,33 €**

- **Zattera**

Navigare senza avere a bordo i mezzi di salvataggio individuali e collettivi e le dotazioni di sicurezza minimi indicati nell'Allegato V in relazione alla navigazione effettivamente svolta. Art. 54, 1° comma, del D.M. 29.07.2008, n. 146 - Allegato "V" al Regolamento Sanzione amministrativa da 207 € a 1.033 € (Art. 53, 3° comma, del D.Lgs 18.07.2005 n. 171). **P.M.R. pari a 344,33 €** Previsto eventuale sequestro: SI (se in pessimo stato (Art. 13 della Legge 689/81))

- **Estintori**

Inosservanza delle prescrizioni sugli estintori di bordo per unità senza marcatura CE (NATANTI).

Art. 54 del D.M. 29.07.2008, n. 146 - Allegato "V" al Regolamento + Tabella 1 Sanzione amministrativa da 207 € a 1.033 € (Art. 53, 3° comma, del D.Lgs 18.07.2005 n. 171).

P.M.R. pari a 344,33 € Previsto eventuale sequestro: SI (se in pessimo stato (Art. 13 della Legge 689/81))

- **Assicurazione**

Navigazione o sosta con unità da diporto senza aver assolto all'obbligo dell'assicurazione RC.

Art. 41, 1° comma, del D.Lgs 18.07.2005 n. 171 - Art. 123 D.lgs 07.09.2005 n. 209 - Art. 193, comma 2, del C.d.S. - Regolamento ISVAP N. 13 del 06.02.2008

Sanzione amministrativa da 779 € a 3.119 € (Art. 193, comma 2) . **P.M.R. pari a 1039,66 €**

Pena ridotta a €259,91 se resa operante comunque dal 16° al 30° giorno dopo la scadenza. Pagamento a seconda delle procedure di riscossione delle sanzioni del Codice della Strada (*) - Rapporto L. 689/81 alla Capitaneria di Porto. Previsto eventuale sequestro: SI (Artt. 13, 3° comma, e 20, 4° comma, Legge 689/81)

• **Salvagente anulare e dotazioni di sicurezza obbligatorie**

Navigazione con salvagente anulare e a ferro di cavallo senza le 4 strisce retroriflettenti, o senza la marcatura. Art. 54 del D.M. 29.07.2008, n. 146 - Allegato "V" al Regolamento - Artt. 4 e 5 del D.M. 29.09.1999 nr. 385 Sanzione amministrativa da 207 € a 1.033 € (Art. 53, 3° comma, del D.Lgs 18.07.2005 n. 171). **P.M.R. pari a 344,33 €**

Nota * Il servizio di perizia non consiste nel semplice commercio di beni che vengono pagati al fornitore in 60, 90 giorni, ma sono prestazioni professionali che iniziano e per le quali si comincia a spendere tempo e denaro al momento del conferimento dell'incarico. Pertanto, di norma, non vengono accettati pagamenti protratti nel tempo o altre formule.

Di regola anticipo al conferimento dell'incarico e saldo alla consegna della relazione peritale.

Vige la nota formula: *No cash No splash* ! come molti cantieri di rimessaggio usano ripetere.

I costi per una perizia standard pre-acquisto vanno di media da 50 a 80 euro a mt lineare, escluse eventuali spese di trasferta. Per barche di medie dimensioni (9/10-14/15 mt) una perizia standard (con controllo strumentale su invasore umidità e check completo secondo lo schema e la metodologia del perito + la prova a mare in mezza giornata) oscilla nella media tra un minimo di 5/600 euro a 900-1000 euro. Ovviamente il tutto comprensivo di relazione e foto ed escluse indagini specifiche.

Ulteriori indagini (ultrasuoni, termografia, e diverse altre indagini strumentali) hanno generalmente una tariffa aggiuntiva, come anche specifiche richieste e indagini di dettaglio.

Non è semplice scegliere un perito, un tecnico sbagliato equivale a non aver fatto la perizia. Esperienza e serietà sono alla base della scelta. Lavorare con i grandi broker sicuramente è un valore aggiunto. Essere iscritto all'albo dei periti ed esperti della Camera di Commercio è la condizione necessaria e se con la qualifica di ingegnere o architetto ancora di più.

Non è detto che un perito debba per forza trovare un difetto per essere un buon tecnico, come anche sottolineare troppo le piccole difformità per poi dichiarare che sono insignificanti.

Su google, nelle vicinanze del porto, in un cantiere di fiducia, nella propria compagnia assicurativa, insomma i modi per trovare un perito sono tanti ma solo pochi, rispetto alla massa (in Italia ci sono 45 camere di commercio e due ordini professionali tra Ingegneri e Architetti) sono veramente validi ed hanno investito preparazione, tempo, denaro e sacrifici.

Le visite effettuate sono da intendersi **limitate alle sole zone fisicamente accessibili** dell'imbarcazione che vengono esaminate esclusivamente "a vista", pertanto l'ispezione seppur accurata, effettuata con la massima cura ed in buona fede, non può quasi mai garantire la conoscenza della totalità delle anomalie o difformità presenti sull'imbarcazione al momento dell'ispezione.

Zone inaccessibili, ricoperte, o non visibili (dietro fodere in tessuto o legno, sotto i celetti delle cabine, sotto pagliolati inamovibili ecc.) durante le visite non distruttive non si possono quindi valutare.

La relazione tecnica non può escludere completamente l'esistenza di difetti, danni isolati o deterioramenti presenti e ne garantisce contro errati disegni di costruzione, difetti occulti o latenti. **La relazione rappresenta esclusivamente lo stato di fatto e le condizioni generali dell'imbarcazione alla data della perizia**, essa è un'imparziale opinione sottoscritta e non può essere considerata una garanzia né esplicita né implicita, né può certificare la funzionalità e il mantenimento nel tempo delle singole voci.

La relazione peritale non comprende nessuna garanzia, riguardo il proprietario dell'imbarcazione o altre garanzie riguardanti lo stato ipotecario, oneri o debiti gravanti sull'imbarcazione.

CONSIDERAZIONI FINALI

“...Evviva le navi! Con il loro ansimare, scuotere e sospirare; con il loro gioire delle carezze delle onde, con il loro godere nell’amplesso del mare, le navi sono a misura d’uomo. Teniamole in vita come una prova d’amore. Usiamole per far felici gli ultimi romantici. Usiamole per salvare i depressi “ (Tiziano Terzani)

Un perito non può solo essere un esperto tecnico ma deve anche **saper navigare** (o aver navigato) e conoscere l’oggetto in uso che valuta. Deve saper come regolare le vele, come stare al timone, come manovrare, come affrontare il mare nelle diverse situazioni per saper scegliere e decidere. La barca è principalmente un “mezzo” che oltre ad essere tecnicamente adatto e servire per navigare, rappresenta anche lo stile di vita e la cultura del proprio armatore.

Un buon perito è certamente un consulente a tutto campo, dalla primaria valutazione della bontà dell’acquisto fino alle esigenze personali e limiti soggettivi di ogni singolo armatore, passando attraverso l’imparzialità e la conseguenza logica e analitica delle proprie deduzioni.

“...Sempre la pratica deve essere edificata sopra la bona teoria. La semplicità è l’ultima sofisticazione..” (Leonardo Da Vinci)

In tutti i casi si tratta della ricerca del perfetto equilibrio fra qualità tecniche, esperienza pratica e cultura del mare che non accetta molte semplificazioni o mezze misure in quanto il mare non è mai cambiato nei secoli pur senza essere mai lo stesso, nonostante il nostro tentativo di utilizzarlo, dominarlo, goderlo o semplicemente attraversarlo.

In conclusione parafrasando *Antoine de Saint-Exupéry* “....Se vuoi costruire una barca, non radunare solo uomini per tagliare legna, dividere i compiti e impartire ordini, ma insegna loro la nostalgia per il mare vasto e infinito....”

