

Il mestiere del perito navale

di Sacha Giannini

Cosa sono le perizie nautiche e perché è importante farle in fase di acquisto di una barca usata



Le barche ci appaiono, si mostrano e quindi ci parlano con propri codici ognuno dei quali attraverso la storia e la sua evoluzione ci trasmette una serie di messaggi e quindi informazioni funzionali, stilistiche e strutturali. La circolarità di tre principi regolatori (Utilitas, come utilità nella funzione - Firmitas, come solidità nella statica e nei materiali - Venustas, come bellezza ed estetica) ha garantito e assicurato che una barca fosse degna di appartenere al mondo elitario guidandone la conformazione basata essenzialmente sull'armonia delle parti. Subentra oggi l'indeterminatezza, la leggerezza, la trasformabilità, l'immaterialità, la multimedialità, la sensorialità, l'elettronica, la vetroresina e lo sbandamento...in tutti i sensi.

Di riflesso assistiamo a una produzione di massa a prezzi accessibili, la conquista e lo strapotere nell'industria nautica della vetroresina stampata e controstampata, la produzione di serie, il fascino di una moda e di uno status sociale e quella di un'utenza nuova che spesso arriva ad acquistare, impreparata, bellissime barche di serie usate o nuove di grandi dimensioni (12 - 15 metri) per la crociera in famiglia, con baglio massimo a poppa, pozzetti e volumi giganti, doppia timoneria e con l'indispensabile requisito della vivibilità e comodità.

Questo mutamento, dai primi anni 70 ad oggi, è sempre più presente e ha visto consolidarsi nel tempo la nascita e la trasformazione di nuovi e vecchi mestieri, legati alle esigenze di un mercato che fino a un secolo fa era impensabile immaginarne lo sviluppo. Si vedono sempre più spesso "palazzi galleggianti" terrazzati con grandi nastri di luce vetrata, scafi senza scafi, o tughe informi come semplici monoblocchi naviganti con gradini poppieri palladiani, ringhiere al posto di battagliole e tanto altro materiale insolito da lavoro per noi periti. In molti casi ci ritroviamo un linguaggio con soluzioni prese in prestito e trasferite dall'edilizia e adattate al mare, spesso e volentieri coerenti e spesso incoerenti.

Si è affermata in maniera sempre più decisa una figura professionale, spesso ritenuta marginale, superflua o di nicchia, quella del **Perito Navale del diporto**. Un consulente di parte per le perizie tecnico estimative di imbarcazioni da diporto nelle procedure di compravendita privata (pre-acquisto), assicurative e sinistri. Un professionista oggi, un mestiere ieri con una storia che ha più di cinque secoli alle spalle, certo con scopi e obbiettivi diversi da quelli attuali.



“La forma segue la funzione” O viceversa? Questo principio teorico del '900, ha condizionato per quasi mezzo secolo l'architettura e il modo di rappresentarsi sia in ambito terrestre che navale. In questo periodo si assiste a un vero e proprio dialogo stilistico tra questi due mondi... di Terra e di Mare. In edilizia erano spesso frequenti richiami "marini" come parapetti navali, aggetti arrotondati, oblò e salvagenti di cemento

Dall'alto:

Maglie catena;
Silent block;
Acqua raffreddamento motore,
strozzatura;

nei prospetti, mentre sulle navi di linea e da crociera, gli stessi architetti (Gino Coppedè, Armando Brasini) riproponevano come in terra il fasto e gli sfarzi dei più lussuosi palazzi del passato.

Fino al 1930 non era ancora sviluppato uno stile "nautico". Si affermerà gradualmente la definizione di "Nave all'italiana" con la nave "Rex" e il "Conte di Savoia" di Gustavo Pulitzer Finali e successivamente (195) con "l'Andrea Doria" che con-

quistò l'ammirazione nel mondo cambiando impostazione con un "design del futuro", moderno e innovativo per qualità, materiale, stile ed eleganza. Si parlava appunto di *Stile*, fino a poco tempo fa nel nostro paese, di "stile navale" o di "stile marino" o ancora di "Stile Internazionale". Oggi la funzione ha prevalso e trasgredito sulla forma al punto che ormai le funzioni che danno forma alle barche (specialmente da diporto) riflettono le esigenze e le mode di un'utenza sem-

pre più nuova, che uscendo dall'esclusività dell'aristocrazia, hanno fatto saltare quei riferimenti noti di una cultura nautica classica. E' da tempo in discussione l'accettazione e il mantenimento di quei tipici e riconoscibili aspetti formali e volumetrici di un recente passato, la percezione chiara di quel tipico "spazio marino", oggi sempre più "terrestre e urbano". Declinando lentamente quel valore compensatorio e consolatorio che avevano le barche rispetto alla

vita, si sono perse le apparenti certezze di una geometria nota, rispettata e rassicurante, aprendosi così al nuovo, al diverso instabile e disarmonico, al disordinato e alla libertà degli spazi dinamici in cui l'uomo moderno vuole vivere e confrontarsi.

Uno studio del 2017 elaborato con gli analisti di Deloitte sull'andamento del mercato mondiale della nautica ha registrato un incremento del settore rispetto al 2016 del + 11 per cento. L'Europa rappresenta il 46 per cento del mercato mondiale delle imbarcazioni a



Dall'alto:

2016_nave a vela "A" di Philippe Starck;

1916_goletta in acciaio "Joseph Conrad"

vela. Nel 2017, rispetto al resto del mondo l'Italia si aggiudica il 49 per cento del totale degli ordini dei motor-superyacht.

Quanto alla vela, il mercato dei superyacht nel 2017 conta un portafoglio ordini attivi di 23 unità di cui 9 sono rappresentati da nuovi ordini. Il mercato della nautica da diporto, dopo il crollo degli ultimi anni, sta attraversando una fase di recupero importante con una netta previsione di crescita per il

2017. Cantieri, porti, progettisti, mediatori marittimi, periti navali, armatori e tutto ciò che orbita intorno alla nautica hanno oggi, un motivo reale di pensare di investire ancora e credere nuovamente in questo settore e nelle professioni necessarie alla piena ripresa e competitività internazionale. In Italia ci sono centinaia di periti navali, ma in realtà quelli che effettivamente esercitano la libera professione

sono pochi e la maggior parte lavora stabilmente per compagnie assicurative, per studi di progettazione navale, società di broker o altro ancora. Rispetto alla piazza internazionale (londinese), dove si tiene la stragrande maggioranza degli arbitrati navali internazionali, il perito navale in Italia non ha sufficiente mercato per specializzarsi in alcune specifiche nicchie. Diciamo che nel nostro Paese il perito

è, nella media, un ottimo medico di base, non uno specialista su settori specifici. In Inghilterra, al contrario, in base al danno da peritare, viene chiamato un professionista piuttosto che un altro sulla scorta dell'esperienza acquisita in materia.

Riuscire a conquistarsi stima e competenze richiede tempo e preparazione e la qualità che il perito navale deve avere e quella di orientarsi in campi sempre diversi tra loro gestendo contemporaneamente aspetti inerenti l'ingegneria navale, la gestione commerciale e tecnico-economica della nave, dall'apparato motore alla chimica dei carburanti, dalla metallurgia all'elettronica della strumentazione di bordo, alla conoscenza dei materiali ecc... Oggi esistono davvero barche per ogni gusto, spesa e utilizzo, ma non esistono barche perfette.

PERCHÉ FAR FARE UNA PERIZIA?

Capita spesso che si acquista una barca senza farla periziare, fidandosi della parola del broker, o perché si conosce il venditore o perché

un amico "esperto" ne ha verificato lo stato. In molti casi le barche evidenziano poco dopo problemi anche molto seri, dai postumi di un incaglio, un processo osmotico trascurato o un'alberatura labile etc etc. 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 ma soprattutto tanto stress e problemi. 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 acquisto sbagliato.

Una volta individuata la barca adatta alle proprie necessità, verrà il momento di controllare che tutto funzioni... **ma tutto cosa!?** Non è facile capire immediatamente se la barca di cui ci siamo innamorati è una buona barca, se vale la pena di acquistarla e se un giorno riusciremo a rivenderla senza grossi problemi. Il Perito Nautico controlla che la barca sia all'altezza delle aspettative e che mantenga le caratteristiche marine e di sicurezza per la navigazione prevista. Il Perito Nautico deve far evitare la classica fregatura, magari nascosta o magari involontaria, notevoli spese aggiuntive e peggio ancora delusioni. Per questo una perizia nautica è sempre utile anche al venditore, al fine di evitare eventuali spiacevoli discussioni post vendita. L'imparzialità, l'indipendenza e l'equidistanza devono caratterizzare l'operato, sempre. La perizia deve definire quali vizi siano pregiudizievoli per la navigazione e quali no; se vengono accertati i primi la scrittura può prevedere la liberatoria dall'acquisto,

A sinistra:

Oculus_Schopfer Yachts (Usa)

"Blackcat"_Malcolm McKeon





Dall'alto:

Archinaute" _KA
Studio;
Bmw oracle



se vengono accertati solo i secondi la scrittura può prevedere la ritrattazione del prezzo. Chiariamo subito che stiamo parlando di una perizia tecnica e non di una perizia assicurativa che serve a determinare il valore a cui assicurare il bene usato, né di una perizia per rinnovare o convalidare le annotazioni di sicurezza. I controlli di un perito professionale vengono richiesti

essenzialmente quando si compra una barca usata, quando si porta la barca in cantiere per riparazioni o restauri, quando la barca ha subito un'avaria o un sinistro, quando nascono contestazioni e quando insieme al desiderio dell'acquisto prende uno stato di ansietà dovuto a "tutto ciò che non si sa" sul mare, sulla navigazione e su tutto quello che sopra la barca ci naviga.

QUANTO COSTA UNA PERIZIA?

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 metro lineare, escluse eventuali spese di trasferta. Per barche di medie dimensioni (9/10-14/15 mt) oscilla nella media tra i 500 e 900 euro. Il costo normalmente è a carico del compratore e sta a lui quindi la scelta del perito. Ulteriori indagini (ultrasuoni, termografia, e diverse altre indagini strumentali) hanno una tariffa aggiuntiva, come anche specifiche richieste di dettaglio.

LA SCELTA DEL PERITO

Non è semplice. Scegliere il 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 e hanno investito preparazione, tempo, denaro e sacrifici.

LE FORME DI PERIZIE PREVISTE

Tecnico-Estimativa: è un accertamento del reale stato di conservazione, efficienza e manutenzione di un'unità, sia sotto il profilo tec-



Dall'alto:

Imoca Safran;
Dufour 410 gl;
Hanse 548



nico che documentale ed anche utile a determinarne il reale valore commerciale attraverso criteri di estimo navale. Viene utilizzata nel campo assicurativo e pre-acquisto. Sinistri, danni e Avarie: è una perizia tecnica utile ad accertare responsabilità ed entità dei danni provocati all'unità conseguente a sinistri o avarie.

La perizia può quindi assumere diverse forme: legale, commerciale, tecnica e assicurativa.

LE LIMITAZIONI

Si precisa che generalmente le visite effettuate sono da intendersi limitate alle sole zone fisicamente accessibili dell'imbarcazione che vengono esaminate esclusivamen-



Cronologia della figura storica del perito navale (surveyor)

1546 Nasceva in Inghilterra l'ufficio del dipartimento *Surveyor and rigger of the navy* (ribattezzato nel 1860 *Controller of the navy*). In pratica i **primi periti navali ufficiali della storia**. Benjamin Gonson (1525-1577 circa) fu il primo Surveyor della Royal Navy. Si occupavano principalmente di tenere i libri delle riparazioni, manutenzioni e allestimenti per le navi da guerra costruite in ogni Royal Dockyard del paese e valutarne lo stato d'uso.

1623 Anno della fondazione del primo Istituto Nautico italiano che ebbe sede presso il Collegio di San Giuseppe a Chiaia a Napoli, dedicato esclusivamente alle discipline nautiche. In seguito sorsero le scuole nautiche anche a Marsiglia nel 1728 e a Le Havre poco tempo dopo, nel 1749 ne venne aperta una ad Amburgo, poi a Trieste nel 1754 e solo alla fine del '700 ne sorsero anche in Inghilterra.

1760 Il ministro Bernardo Tanucci introdusse, per venire incontro alla necessità di formare le maestranze, la sezione per le costruzioni navali e per tecnici professionali in ambito nautico.

1828 Nasceva ad Anversa il "*Bureau de Renseignements pour les assurances maritimes*" ("Ufficio d'Informazioni per le assicurazioni marittime"), il quale si proponeva di informare gli assicuratori dei premi correnti sulle varie piazze commerciali e fornire nello stesso tempo "*una descrizione dettagliata delle buone e cattive qualità delle navi che frequentavano i porti principali dei Paesi Bassi*".

1839 Non c'era ancora l'Italia unita, i traffici erano cospicui per l'epoca, i cantieri numerosi e di buon livello tecnico e l'industria dell'armamento era dinamica ed intraprendente. Si nominarono quindi ben presto nei porti di Genova, Napoli, Ancona, Trieste, dei capitani-esperti che lasciarono poi il posto a veri **Periti "esperti in costruzioni navali e capaci di giudicare, nel corso delle visite, lo stato di una nave, o di sorvegliare con competenza la riparazione di un'avaria"**. I consigli e l'assistenza di questi periti erano molto apprezzati dagli Armatori.



1850 A quell'epoca i progressi della tecnica delle costruzioni navali dovuti all'introduzione del ferro ed in seguito dell'acciaio, e allo sviluppo della propulsione a vapore, sconvolsero le basi delle informazioni raccolte ed i metodi adottati per stabilire la quotazione e le perizie navali.

1861 Nasceva a Genova il *Registro Italiano Navale*.

1871 A Napoli ci fu una grande esposizione marittima ed il *Bureau Veritas* (prima *Bureau de Renseignements pour les assurances maritimes*, poi *Registro di Classificazione*), vi partecipò mostrando in modo assai chiaro a mezzo di modelli di scafo di epoche diverse, di quanto le regole di costruzione dettate e applicate in certi cantieri, avessero migliorato la solidità e la razionalità delle strutture.

1934 Art. 32 del regio decreto 20 settembre 1934, n. 2011, vengono compilati i primi **ruoli dei periti e degli esperti** e il ruolo dei mediatori.

1954 Con decreto ministeriale viene definito un elenco delle **categorie e sub categorie** per i periti ed esperti, compresi le attività marittime e in particolare le perizie nautiche.

te "a vista", pertanto l'ispezione seppur accurata, effettuata con la massima cura e 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 né garantire contro errati disegni di costruzione, difetti occulti o latenti. La relazione rappresenta esclusi-

vamente 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 compren-



Scafo con osmosi



Fase di stuccatura



Trafilaggi lande



Comenti avvitati "alla traditora"



Teak consumato



Candelieri piegato



Distacco controstampo



Acqua nella pala timone



Tubazioni vecchie



Presenza di osmosi



Prigionieri bulbo



Attacco scafo coperta



Testa d'albero



Attacco strallo



Corrosioni alluminio



Trasudi acqua boiler elettrico

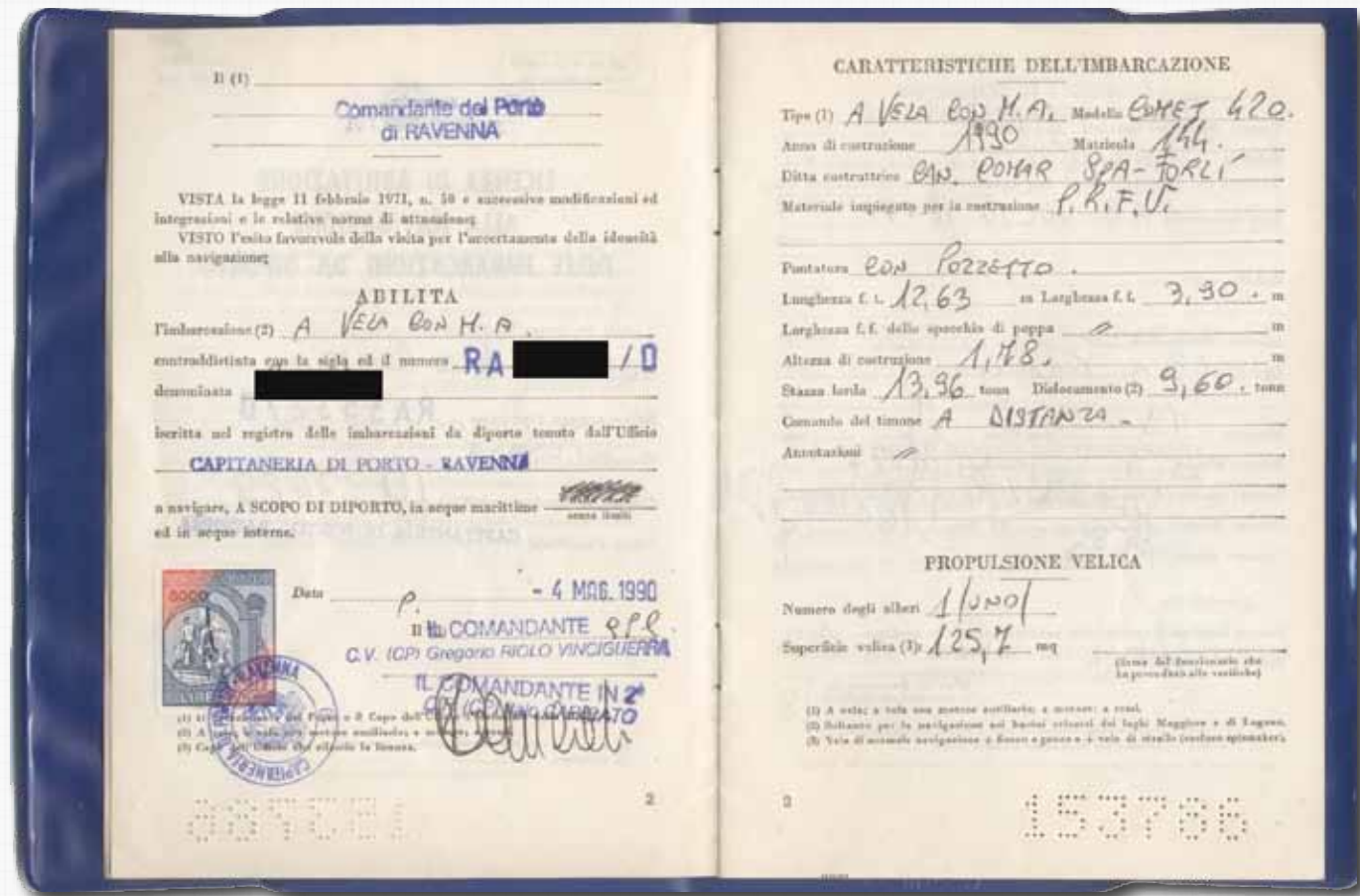


Tenuta osteriggi



Scassa vano motore sail drive

I DOCUMENTI DA VERIFICARE



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/RIMESSATA 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

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.

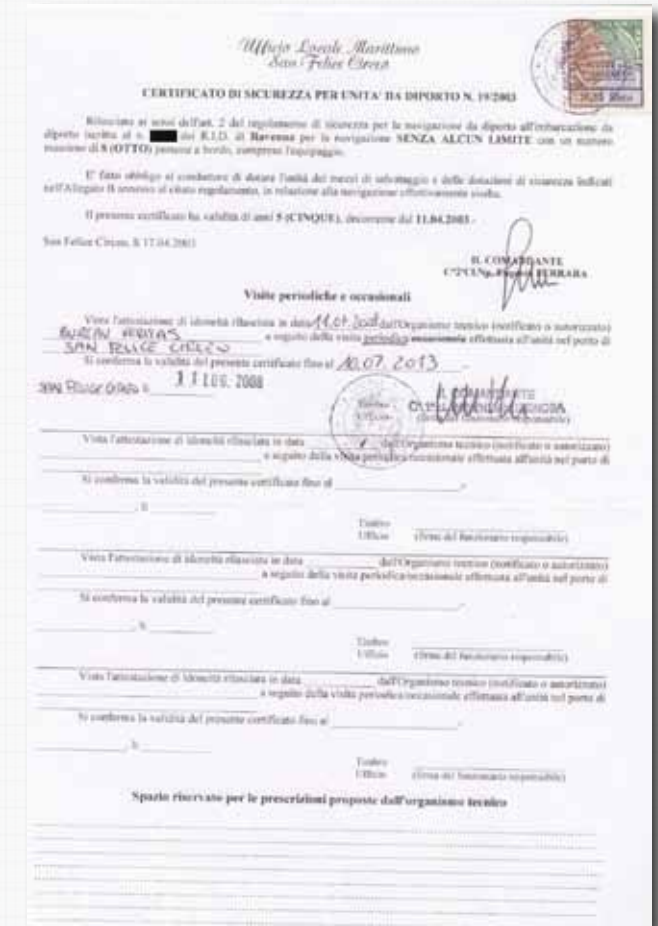
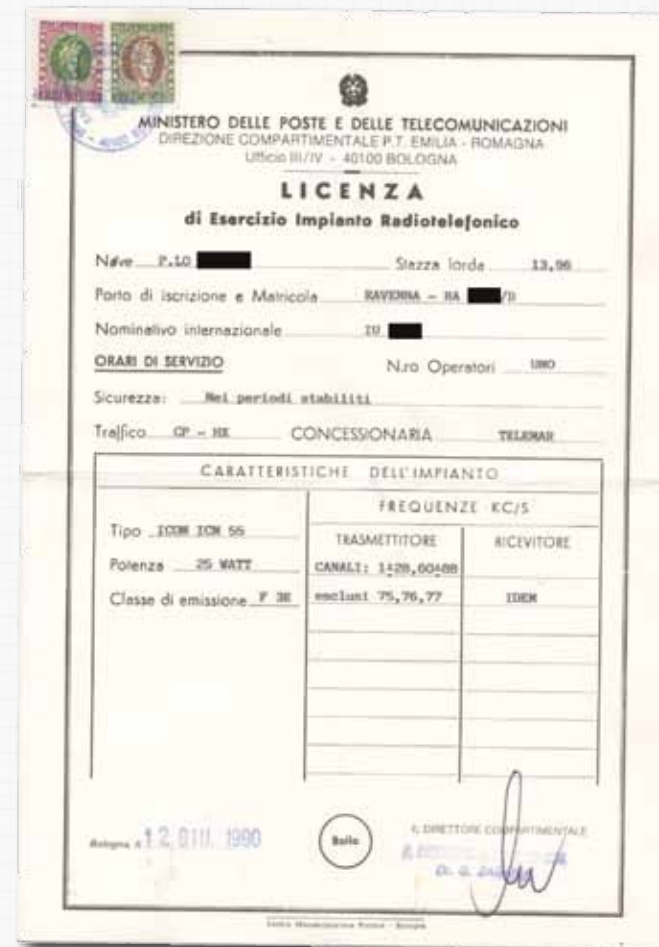
13 della Legge 689/81)

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 €

(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 (*) - Rapporto L. 689/81 alla Capitaneria di Porto. Previsto eventuale sequestro: SI (Artt. 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 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 €

Nel box:

Licenza di navigazione;
Rinnovo certificato sicurezza;
Licenza uso vhf

de nessuna garanzia, riguardo il proprietario dell'imbarcazione o altre garanzie riguardanti lo stato ipotecario, oneri o debiti gravanti sull'imbarcazione.

COME SI SVOLGE UNA PERIZIA NAUTICA

Ecco le prime cose da controllare quando si acquista una barca usata, i punti chiave da osservare che

tutti, ma proprio tutti, possono verificare con un minimo di esperienza e senza l'intervento necessario del perito:

- Documenti di bordo * (vedi nota) e legittimità di provenienza
- Dotazioni, accessori e tutto ciò che è compreso nel prezzo di vendita, cosa si vende?!
- Stato degli interni, mobilio e tappezzeria

- Corrispondenza tra scheda tecnica allegata e stato reale dell'offerta
- Infiltrazioni evidenti di acqua, trafileggi murate, osteriggi e tuga
- Accessibilità prese a mare e valvole
- Condizioni a vista delle sentine
- Fumosità e rumorosità motore
- Prese d'aria cabine e servizi (ba-



gni e cucina)

- Flessione e spugnosità del ponte di coperta
- Rotture o crepe sulla coperta, intorno all'albero, attacchi strutturali e stato gelcoat
- Giochi eccessivi timone
- Stato manutenzione generale e conoscenza di interventi eseguiti in passato
- Informazioni generali sulle pre-

A sinistra:

Hanse 675;

Consigli per gli acquisti

Si riportano una serie di indicazioni e un'idea di massima sul costo nell'operazione d'acquisto di una barca immatricolata (10 - 14 mt circa):

Provvigione Broker: in media non dovrebbe essere inferiore al 2% 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. Spesso per imbarcazioni in vendita al di sotto di una certa cifra (in media 40.000 euro) si stabilisce un prezzo fisso da corrispondere al broker (in media 2.000 euro)

Perizia: compresa tra 500 e 900 euro escluse eventuali spese di trasferta Alaggio, varo, pulizia lancia e invaso: per controlli di perizia. E' in base al peso, lunghezza imbarcazione e tempo di sosta. Compresa tra 400 e 700 euro

Antivegetativa: E' in funzione del 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 e tempo di sosta per l'operazione.

Service motore: varia in funzione della potenza e modello motore, in me-

dia 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 un massimo di 10.000 euro in condizioni privilegiate e in località rinomate. Nel caso di trasferimento in altro stato europeo le cifre sono ovviamente altre.

Passaggio proprietà: In agenzia o presso agenzie ACI intorno ai 1.200/1.500 euro, così suddivise: Euro 1.000 circa di spese fisse: 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!! stesura atto, autentiche firme, pagamenti vari (uffici postali + agenzia delle entrate) e tutto l'incartamento per la trascrizione/voltura alla capitaneria di Porto di appartenenza entro i termini di legge (entro 60 giorni).

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.

TASSA REGISTRO 809 EURO

TRASCRIZIONE 140 EURO (bollettini, bolli)

DIRITTI AGENZIA (stesura atto, autentiche firme, pagamenti bollettini e agenzia entrate (f24), documenti per trascrizione) 300 / 500max

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

Eventuale rinnovo Dot sicurezza: in media si può spendere tra i 150 e 300 euro

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



Dall'alto:

Oceanis
393_2002
60.000 euro;
Mappatura
umidità scafo

A sinistra::

Advanced A80



stazioni di marinità, di impiantistica base, di manovrabilità

- Cura nei dettagli, tecnici ed estetici sia di progetto che manutentivi.

Una serie di altre verifiche più tecniche riguardano la verifica della presenza di osmosi nel caso di scafi in vetroresina, gli incollaggi per scafi in legno, gli spessori per scafi in acciaio, poi ancora i giochi degli assi del timone e degli alberi di trasmissione, l'integrità dei passascafi, l'impiantistica, la strumentazione, l'attrezzatura di coperta e il rigging e tanto altro ancora per occhi più

esperti, "cose" da periti, appunto.e poi ancora:

- Delaminazioni opera viva e coperta (sandwich)
- Albero, sartame, cordame, winch e vele
- Pala del timone
- Sail drive e controllo piede (tenuta acqua di mare)
- Bulbo
- Corrosioni galvaniche
- Gelcoat coperta (raggi e crepe mastra, lande, rotaie, etc)
- Osteriggi, candelieri, verricello salpancora, teak, sistemi di governo e impiantistica generale

Le perizie pre-acquisto, quelle più spesso comunemente richieste su barche in vetroresina, sono rivolte ad accertare le condizioni della barca e si eseguono i sopralluoghi nelle 3 fasi fondamentali:

1. Visita carena in secco
2. Prova in navigazione
3. Visita all'ormeggio

La visita della carena è tesa ad accertare la presenza di osmosi, di fratture e delaminazioni a mezzo di percussioni, interventi già eseguiti in carena ma spesso non dichiarati dal venditore o non noti allo stesso.

GLI STRUMENTI DEL PERITO

Il Perito oggi si avvale, sempre più spesso, di strumentazione elettronica molto specifica sia per ottenere una diagnosi più precisa, sia per un riscontro e conferma di quanto ipotizzato ed intuito. Un aiuto impor-

nella parte sottostante allo strumento e che vengono appoggiati alla superficie da esaminare. Utile nel monitoraggio della carena e opera viva. Bisogna saperlo interpretare e conoscere i valori di riferimento con-

vetroresina invece è utile per individuare quali sono i punti dove intervenire per la riparazione. La richiesta di un esame con ultrasuoni non è necessaria a qualsiasi barca e soprattutto costerà di più la perizia. Non bisogna farsi prendere dalla moda e dalle ansie! L'utilizzo richiede molta esperienza (qualifica di ultrasuonista di 2° livello) e un vasto database per raffrontare i dati raccolti. In caso di perizia è necessario conoscere esattamente gli spessori forniti dal costruttore relativi alla resinatura o se in metallo servono i disegni col piano dei ferri. Tutte cose difficilmente reperibili specialmente quando parliamo di barche datate. Senza questi documenti è difficile misurare correttamente uno scafo. Consigliato solo in casi strettamente necessari quali ad esempio delaminazioni a seguito di urti evidenti o sospette, rifacimento spessori, controllo lamiere metalliche da sostituire.

tante nella valutazione, ma l'abuso può risultare un danno. L'esperienza rimane l'unico strumento per una corretta visita valutativa e solo in seguito la tecnologia sofisticata e costosa potrà, nel caso, essere di supporto per rassicurare, confortare e spesso giustificare parcelle esagerate. L'uso e l'abuso di certi strumenti e dei dati riportati può sentenziare diagnosi inaffidabili se non interpretati con significato. Vediamo allora quali sono gli apparecchi più diffusi e capiamo il loro utilizzo e i loro limiti:

MISURATORE D'UMIDITÀ, IGROMETRO (Rilevatore digitale d'umidità Skinder, Skipper Plus Tremax) Rilevatore digitale d'umidità Skinder (Cecchi). La rilevazione dell'umidità nello stratificato di vetroresina o legno (compensato, massello, massello incrociato, ecc. ecc.) avviene per principio di conducibilità galvanica, per trasmissione d'umidità tra i due supporti di gomma che si trovano

MISURATORI DI SPESSORE A ULTRASUONI (Epoc XT, Olympus MG 45, CYGNUS 6+...) Olympus MG 45 Tecnica impiegata (UT) nella ricerca di difetti nei materiali e spessimetrie, in pratica svolge una ecografia degli spessori, risulta molto utile per seguire riparazioni sulla vetroresina oppure per controllare lo spessore delle lamiere nel caso di una barca in ferro, acciaio, alluminio. Nella



come fusibili, connessioni, derivazioni, oppure vedere se la sala macchine è ben coibentata o vi sono dispersioni di calore. In realtà anche qui si abusa dello strumento e, a parte il costo importante di una perizia con la termocamera, non serve necessariamente per valutare il buono stato generale di una barca. Nell'edilizia si utilizza per indagini sulla coibentazione e sulla dispersione di calore quindi sulla classe energetica dell'abitato. Chi utilizza in edilizia una termocamera deve aver fatto un corso di termografia specializzato, nella nautica nessuno lo richiede. Consiglio di avvalersi della collaborazione di un tecnico specializzato in termografia che è in possesso di certificato di secondo livello e di una macchina professionale di migliaia di euro in grado di rilevare qualsiasi imperfezione.

ALTRI STRUMENTI

Ne esistono tanti ancora: Martello digitale, Endoscopio, Tensiometro sartiame, Corrosiometro, sonde, fibre ottiche, analisi degli oli, liquidi di contrasto e così via!! Tutti strumenti molto utili se utilizzati nello specifico, per riparazioni o per ricerche molto mirate, meno utili quando vogliono essere un sistema di illusione, una moda per aumentare il costo di una semplice perizia...! In questo settore l'uomo ancora oggi è quello che fa la differenza, l'esperienza è il vero valore da considerare e gli strumenti moderni restano un valore aggiunto utile ma non indispensabile.



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 buona 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..."*



Pagina accanto
dall'alto:

Flir Reporter
Professional;
Rilevatore digitale
d'umidità Skinder
(Cecchi);
Olympus MG 45

Si passa all'esame visivo dello stato del gelcoat, della presenza di trattamenti e le condizioni delle appendici di carena (chiglia, timoni e skeg), degli assi porta elica, delle eliche, cavalletti e relative boccole, lo stato delle prese a mare e delle murate.

Nel corso della **prova a mare** si verifica il funzionamento del motore (con motorista di fiducia), dell'attrezzatura (albero, winch, manovre e vele), strumentazione,

impianti, elettronica e lo stato delle strutture sotto sforzo (bulbo, bagli, madieri, lande, losca, perni zavorra) e delle vele nelle diverse andature e della manovrabilità in generale sia a motore sia a vela. La **visita all'ormeggio** prevede l'esame delle sovrastrutture, della ferramenta di coperta, dello stato della coperta e degli interni. In conclusione si esaminano i documenti di bordo, i certificati e le licenze d'esercizio, le dotazioni di legge. Eventuali stime, contratta-

zioni, preliminari di compravendita e assistenza per l'acquisto sono altri servizi da valutare per la completezza dell'incarico.

