

**S.P.A.
ENGINEERING
Studio Tecnico**

TRIBUNALE DI MATERA

**Rapporto di valutazione
(Fallimento n° 9/2017)**

Aggiornamento Stima Imbarcazione ELAN 434

Il G.D.

Dott. Stefania Caradonio

Il Curatore

Dott. Giacomo Schettini

Il Tecnico

Ing. Pasquale Abalsamo

Studio Tecnico del Dottore Ingegnere Pasquale Abalsamo

Sede Legale Via Karl Marx, n°19 - 85038 Senise (PZ)

Sede operativa Viale Siris, n° 122 - 75020 - Nova Siri Marina (MT)

Fax 0971-1830406 - Cell. 339-8188729

E-mail: pasquale@abalsamo.eu - P.E.C.: pasquale.abalsamo@ingpec.eu

TRIBUNALE DI MATERA

SEZIONE FALLIMENTARE

Procedimento: Fallimento n° 9/2017 - AKIRIS Soc. Coop. a.r.l.

Giudice Delegato: Dott.ssa Stefania Caradonio;

Curatore: Dott. Giacomo Schettini;

C.T.U.: Ing. Pasquale Abalsamo

RAPPORTO DI VALUTAZIONE

Il sottoscritto, Ing. Pasquale Abalsamo, con studio in Nova Siri, alla viale Siris n°122, quale esperto stimatore del fallimento n. 9/2017 AKIRIS Soc. Coop. a.r.l., , dopo aver condotto gli accertamenti e verifiche tecniche del caso, produce il seguente aggiornamento di stima dell'imbarcazione targata RM 10745/D in possesso al CIRCOLO VELICO LUCANO, in risposta al quesito del 28/10/2024 di cui alla richiesta del del curatore fallimentare Dott. Giacomo Schettini: *"per effetto di furti subiti e del suo stato di abbandono nel porto di Marinagri è necessaria un aggiornamento della sua stima con una relazione integrativa "*

PREMESSA

a) Scopo della consulenza

La presente relazione tecnica viene redatta per accertare, per quanto possibile, lo stato dell'unità al momento dell'ispezione peritale al fine di aggiornare il valore di stima conseguente ai furti subiti e allo stato di abbandono dell'imbarcazione ELAN 434 targata RM 10745/D in possesso al CIRCOLO VELICO LUCANO.

b) Modalità della verifica

La verifica peritale viene svolta con il solo accertamento visivo

S.P.A. ENGINEERING Studio Tecnico del Dott. Abalsamo Ing. Pasquale

Via Karl Marx n° 19 - 85038 Senise (PZ)
Pubblicazione ufficiale ad uso esclusivo personale - è vietata ogni
ripubblicazione o riproduzione a scopo commerciale - Aut. Min. Giustizia PDG 21/07/2009
E-mail: pasquale.abalsamo@univas.it

dell'imbarcazione, pertanto non vengono eseguiti accertamenti strumentali, inoltre non si effettuano controlli a carattere distruttivo ma vengono rimosse quelle sole parti asportabili manualmente o con il solo utilizzo di attrezzi di uso comune. La verifica viene effettuata con imbarcazione ormeggiata nel porto di Marinagri in Policoro (MT).

c) Limiti della verifica

Non è stato possibile verificare integralmente le strutture interne in quanto non completamente accessibili a causa di pannelli, fodere, rivestimenti plastici, ecc. non rimovibili senza danneggiamento. Inoltre con imbarcazione in stato di abbandono (inutilizzo prolungato del motore, assenti le vele, assenti gli elettrodomestici, le dotazioni di sicurezza, la strumentazione di bordo ecc..) non è stato possibile eseguite prove di funzionamento dei motori, del governo e della strumentazione. La seguente relazione è il frutto di quanto è stato possibile rilevare nel corso dell'ispezione peritale. Pur avendo posto ogni cura negli accertamenti è possibile che non siano state riscontrate tutte le anomalie presenti, anche a causa dei rivestimenti interni dell'imbarcazione. Quanto qui riportato non costituisce garanzia sul funzionamento di motore, governo, apparati, strumentazione, dotazioni, attrezzature. Inoltre, la presente relazione non costruisce parere circa le condizioni di sicurezza della navigazione e delle persone a bordo.

IDENTIFICAZIONE DELL'IMBARCAZIONE

Dal sopralluogo effettuato e dai documenti visionati, così come già periziato in precedenza, risulta essere oggetto della presente relazione di stima un'imbarcazione a vela Modello ELAN 434 Impression, iscritta nei registri delle imbarcazioni della Capitaneria di Porto di ROMA, al n° ROMA 10745/D.

S.P.A. ENGINEERING Studio Tecnico del Dott. Abalsamo Ing. Pasquale

Via Karl Marx n° 19 - 85038 Senise (PZ)
Pubblicazione ufficiale ad uso esclusivo personale - è vietata ogni
ripubblicazione o riproduzione a scopo commerciale - Aut. Min. Giustizia PDG 21/07/2009
E-mail: pasquale@abalsamo.eu

L'imbarcazione, di proprietà della Società AKIRIS SOC. COOP. arl con sede in Policoro, ed appartenente alla categoria di progettazione A, è abilitata alla navigazione da diporto senza alcun limite, così come riportato nella licenza di navigazione n° 024998 rilasciata in data 19/10/2007 e certificato di sicurezza n° 053/2007 rilasciato in data 22/02/2007 e rinnovato in data 18/06/2015 sino al 18/06/2020 così come riportato nell'attestazione di idoneità RINA n° 2015T2DP4a del 18/06/2015.

Costruita in vetroresina nell'anno 2006 dal Cantiere Navale Elan Marine, l'imbarcazione da diporto oggetto di stima si caratterizza per i seguenti dati tecnici.

Cantiere costruttore	Elan Marine		
Modello	Elan Impression 434	Comando del timone	A distanza
Anno costruzione	2006	Anno immatricolazione	2007
Categoria	Imbarcazione a vela	Superficie velica	Mq. 77,74
Materiale dello scafo	PRFV		
Lunghezza	Metri 13,00	Larghezza	Metri 4,18
Pescaggio	Metri 2,16	Dislocamento	Kg 10.900
Zavorra	Kg 3.310		
Motore	Entrobordo		
Ditta costruttrice	AB Volvo Penta	Matricola	5103945791
Modello	D2 -55	Combustibile	Gasolio
Cilindrata	2.200 cmc	Potenza Massima	41 kw

DESCRIZIONE SINTETICA DELL' IMBARCAZIONE

Il multiscafo a vela Elan Impression 434 concepito come imbarcazione per la crociera pura, si caratterizza per una grande comodità dei volumi interni grazie al baglio massimo molto largo, linee d'acqua eleganti e un piano velico contenuto che la rende facile da gestire.

Il disegno, opera dell'architetto poliedrico Rob Hunphrey, è originale sia da un punto di vista estetico sia tecnico. Come tutti gli Elan Yachts, la Elan Impression 434 eredita molte caratteristiche dei più performanti yacht da regata come il doppio timone, la chiglia dalla forma a T e lo scafo a spigolo per ridurre al minimo l'attrito.

Per dare stabilità e rendere il passo sull'onda dolce, nonché permettere alla barca di variare molto nel peso del carico, il dislocamento è pesante con una superficie bagnata importante. Il piano velico è classico da crociera, con un "genoa" di 48,80 metri quadri e una randa di 45,30 metri quadri per un totale di circa 94 metri quadri.

Il disegno della coperta è particolarmente bello, l'occhio scivola sulle linee delle sovrastrutture senza trovare ostacoli e l'insieme di curve e angoli, dà una sensazione di tranquillità e forza. A prua, davanti alla grande vetrata con cui finisce la parte più alta della tuga, c'è un ampio prendisole, sul quale si possono adagiare comodamente due persone. Sui lati della tuga due oblò apribili servono il bagno di prua e il locale posto davanti a questo. Il pozzetto è molto largo anche se non particolarmente lungo.

Le panche sono profonde e comode; sotto a queste due grandi gavoni con il fondo a livello pagliolo. I passavanti che a centro barca sono di dimensioni discrete, avvicinandosi al coronamento si restringono sino a scomparire. La timoneria è doppia con la bussola in comune posta sul tavolo a centro barca. Le postazione del timoniere sono rifinite con due puntapiedi. La poppa è apribile con il sedile centrale

incernierato sul lato sinistro. La plancetta è attrezzata con una scaletta da bagno e doccia. Molto comodi sono i due sedili di teak montati agli angoli dei pulpiti di poppa. Per quanto riguarda l'attrezzatura di coperta la barca è dotata di due winch Harken del 48 per il "genoa" e due winch per i rinvii rapporto 44. Tutti i winch sono in self tailing. Le batterie di stopper sono della easy lock e dimensionati al piano velico così come il bozzellame. Grazie alla tuga alta e ai grandi oblò che gli girano intorno, l' Elan 434 è molto luminosa. Come si entra la sensazione è di trovarsi in una barca molto più grande di un 43 piedi. La dinette è distribuita su due livelli con una differenza di circa dieci centimetri tra loro. La prima parte, la più alta, è dedicata al carteggio (sulla destra) e alla cucina (sulla sinistra). Quest'ultima è a "L" e molto spaziosa. Innumerevoli comparti rendono la vita del cambusiere più facile, da notare il grande cassetto per le posate, accessorio non sempre disponibile su barche di questa metratura. Tra il piano cucina e il divano, un vetro satinato segna la separazione delle due zone. Nella seconda parte un grande divano a ferro di cavallo ed un secondo a questo contrapposto. Il tavolo della dinette di dimensioni generose, quando è aperto, unisce i due divani. Completano il tutto quattro cabine letto e due bagni di cui il bagno di poppa è molto grande e ha la cabina doccia.

VERIFICHE TECNICHE E STATO DI CONSERVAZIONE/MANUTENZIONE

Nel corso del sopralluogo, del 30/10/2024 è stato accertato, per quanto possibile, lo stato dell'imbarcazione con ispezione alle strutture interne ed esterne, del locale apparato motore, dell'impianto elettrico e degli organi di governo e manovra.

Riguardo agli elementi strutturali c'è da dire che la barca, nonostante gli anni di età,

si è rivelata sufficientemente conservata, tant'è che non si notano segni di cedimento o indebolimento di nessuna sorta.

Di contro riguardo allo stato manutentivo, visto lo stato di abbandono che ha negli anni interessato l'imbarcazione, si ritiene doveroso attribuire uno stato di conservazione mediocre o pessimo in tutte le parti. Nel dettaglio delle verifiche effettuate si riporta quanto segue:

- la coperta, seppur preservi una adeguata robustezza anche sotto sollecitazione con le giunture delle sovrastrutture ben solide e prive di discontinuità evidenzia un cattivo stato conservativo caratterizzato da danneggiamenti vari per la presenza di materiale vegetativo vario ed escrementi di uccelli e topi sparsi sull'intera superficie;
- anche il pozzetto provvisto di ampi gavoni posti sotto le sedute, evidenzia un mediocre stato conservativo così come il prendisole all'estrema poppa con base posta sopra la plancetta di risalita dal mare, tutto rivestito in listelli di teak completamente da risistemare;
- ancora all'esterno, pessimo lo stato di conservazione dei rivestimenti delle sedute, e dei vari accessori in plexiglass di cui la barca è fornita, così come lo stato di conservazione visivo della strumentazione di navigazione di cui la barca è dotata (in parte mancante);
- analogo stato si riscontra per il resto della barca relativamente al ponte di coperta, compresi battagliola, pulpito rollbar e accessori.
- totale assenza delle vele, che ricordiamo essere un elemento distintivo e caratteristico per tali imbarcazioni.

Entrando all'interno, si nota subito lo stato di abbandono che ha ormai preso posto e

sconvolto l'eleganza tipica di queste imbarcazioni, nel dettaglio degli accertamenti eseguiti si riporta quanto segue:

- il piano di calpestio, più propriamente detto pagliolato, completamente rivestito in listelli di teak risente degli anni dell'imbarcazione e in particolare dello stato di abbandono causa di fenomeni di muffa, oltre alle tappezzerie interne tutte divelte ed affette da fenomeni di deterioramento;
- gli oblò seppur perfettamente allineati con le loro sedi di serraggio presentano segni di ingottimento delle guarnizioni che lasciano presumere una non buona tenuta stagna;
- mediocre lo stato dei passi d'uomo (aperture orizzontali in coperta) seppur privi di disallineamenti e giochi;
- stato di abbandono delle cabine, non solo per gli spazi, ma soprattutto per la integrità e solidità dei materiali che le costituiscono, ovvero legni, moquette, tappezzerie armadi, vani a paratia, oblò ecc.

Passando all'analisi dello scafo, si riscontra un discreto stato di conservazione dell'opera morta (*parte della barca posta al di sopra della linea di galleggiamento*).

Si è verificato lo stato delle strutture interne per quanto lo consentano i rivestimenti, la mobilia e le pannellature. Il dritto di prora appare in discreto stato e non si rilevano crepe o deformazioni delle strutture. Le strutture del fondo sottoposte a verifica appaiono in discreto stato e non si rilevano significative anomalie. I collegamenti tra le strutture e tra queste ed il fasciame del fondo e del fianco, per quanto è stato possibile vedere, sono in buono stato e non si rilevano anomalie.

La sentina è in discrete condizioni anche in relazione all'età dello scafo. Si rileva inoltre l'assenza delle pompe di sentina, certamente asportate e/o oggetto di furti ad

opera di ignoti.

Non è stato possibile accertare lo stato delle strutture del fianco, della giunzione

scafo coperta (trincarino) e dei bagli in quanto sono completamente rivestite da pannelli e rivestimenti, tranne che nella zona del locale motori ed a poppa. Nella

zona del locale motori non si rilevano anomalie strutturali. I basamenti dei motori

sono integri e non si rilevano crepe o cedimenti.

La zona della poppa è in buono stato, con paratie e strutture apparentemente integre e

senza crepe o fessurazioni. Lo specchio di poppa è in buono stato, non si rilevano

zone deteriorate o crepe o fessurazioni.

Riguardo l'opera viva, ovvero la parte immersa dello scafo nonché la carena, non è stato possibile effettuare nessuna verifica esterna, vista l'impossibilità di portare in

secca l'imbarcazione, pertanto non si escludono eventuali problemi di osmosi.

Inoltre va detto, che essendo la barca in disuso da ormai molti anni non è stato

possibile effettuare prova alcuna del motore e degli impianti di cui l'imbarcazione è dotata.

In merito all'impianto elettrico, si riporta che all'attualità è stato completamente

oggetto di episodi di sciacallaggio, risultando in parte danneggiato o asportato così come la strumentazione assente.

Riguardo gli organi di governo, l'imbarcazione è munita di doppia stazione di governo di tipo idraulico con servo timone. La trasmissione del movimento è fornita

da un circuito idraulico. Le strutture della timoneria, i comandi, i levismi ed i loro fissaggi a scafo appaiono in discrete condizioni, non si rilevano crepe o segni di

cedimento strutturale. All'esame visivo tutto sembra in discreto stato, anche se

occorrerebbero accertamenti più approfonditi.

INTERVENTI DI MANUTENZIONE

DA ESEGUIRE

In ragione dello stato di manutenzione rilevato, conseguente al mancato uso e abbandono totale dell'imbarcazione, per il ripristino della funzionalità, si renderebbero necessarie una serie di lavorazioni, con alaggio e sosta a terra per alcuni mesi, che qui di seguito sinteticamente si riportano:

- pulizia/rifacimento della coperta danneggiata negli anni da materiale vegetale ed escrementi di uccelli, compresa la lucidatura;
- controllo dell'opera viva per eventuale presenza di osmosi e carena con carteggia tura ed applicazione di prodotto antivegetativo;
- controllo dell'albero e del sartame compresi i terminali, crocette e testa dell'albero;
- fornitura di vele di cui "genoa" di 48,80 metri quadri e una randa di 45,30 metri quadri per un totale di circa 94 metri;
- smontaggio del motore per controllo meccanico conseguente al lungo periodo di sosta;
- revisione e rifacimento dell'impianto elettrico danneggiato negli anni dai topi e furti vari;
- fornitura quadro di controllo elettrico e utenze digitali, asportati negli anni per furti;
- sostituzione di tutte le prese e scarichi;
- sostituzione delle manovre correnti, quali drizze e scotte;
- rifacimento della tappezzeria interna, compresi i materassi;
- manutenzione del teak pozzetto;

S.P.A. ENGINEERING Studio Tecnico del Dott. Abalsamo Ing. Pasquale

Via Karl Marx n° 19 - 85038 Senise (PZ)
Pubblicazione ufficiale ad uso esclusivo personale - è vietata ogni
ripubblicazione o riproduzione a scopo commerciale - Aut. Min. Giustizia PDG 21/07/2009
E-mail: pasquale@abalsamo.eu

- vari ed eventuali riscontrabili in corso d'opera per imprevisti al momento non rilevabili.

Alla luce di tutto quanto sopra, per rimettere a nuovo l'imbarcazione, tenendo conto anche di eventuali imprevisti dovuti a problemi meccanici del motore o dello scavo, nonché acquisto e montaggio di nuove vele, sulla scorta delle ricerche effettuate presso operatori del settore, si ritiene congruo un costo variabile tra i 35 e 45 mila euro.

VALUTAZIONE COMMERCIALE

L'imbarcazione da diporto oggetto di stima, in commercio dal 2004 al 2010, ed attualmente fuori produzione, resta una delle barche a vela più apprezzate dei cantieri Elan Yachts, il cui valore di mercato per esemplari in buono stato di manutenzione, alle attuali condizioni mercato varia tra gli 80 e 90 mila euro. Tale valore confermerebbe il valore della prima relazione di stima, come conseguenza dell'incremento di prezzi avutosi nell'ultimo periodo, che ha raggiunto per l'imbarcazione in esame anche valori di 120 – 130 mila euro, attualmente in fase di discesa. Pertanto all'attualità, tenuto conto delle dimensioni, nonché dell'età e del momento storico che sta vivendo il mercato della nautica da diporto, nell'ipotesi di imbarcazione in buone condizioni si potrebbe attribuire senza ombra di dubbio un valore di mercato di € 80.000. Tuttavia, alla luce di tutto quanto sopra esposto, in forza di quanto visto e accertato e tenuto conto delle effettive condizioni in cui verte l'imbarcazione, si ritiene che la valutazione commerciale dell'unità nelle condizioni rilevate al momento della verifica, ed in via prudenziale, può essere indicata in € **35.000,00** in linea con le quotazioni del periodo ed in ragione degli interventi manutentivi da eseguire per rendere la stessa funzionale e funzionante.

SCHEMA BANDO DI VENDITA

Lotto Unico

Vendita di imbarcazione a vela Modello ELAN 434 Impression, iscritta nei registri delle imbarcazioni della Capitaneria di Porto di ROMA, al n° ROMA 10745/D, abilitata alla navigazione da diporto senza alcun limite, così come riportato nella licenza di navigazione n° 024998 rilasciata in data 19/10/2007 e certificato di sicurezza n° 053/2007 rilasciato in data 22/02/2007 e rinnovato in data 18/06/2015 sino al 18/06/2020 così come riportato nell'attestazione di idoneità RINA n° 2015T2DP4a del 18/06/2015. L'imbarcazione non è al momento funzionante e necessita di interventi di manutenzione. **Prezzo di vendita € 35.000,00**

Ritenendo di aver assolto compiutamente l'incarico gentilmente concessomi e rimanendo a disposizione per ogni ulteriore o eventuale chiarimento, si rassegna il presente rapporto di valutazione.

Matera, 08/11/2024

Il Tecnico

Ing. Pasquale Abalsamo

DOCUMENTAZIONE ALLEGATA

Allegato n° 1: Conferimento incarico;

Allegato n° 2: Documentazione fotografica.