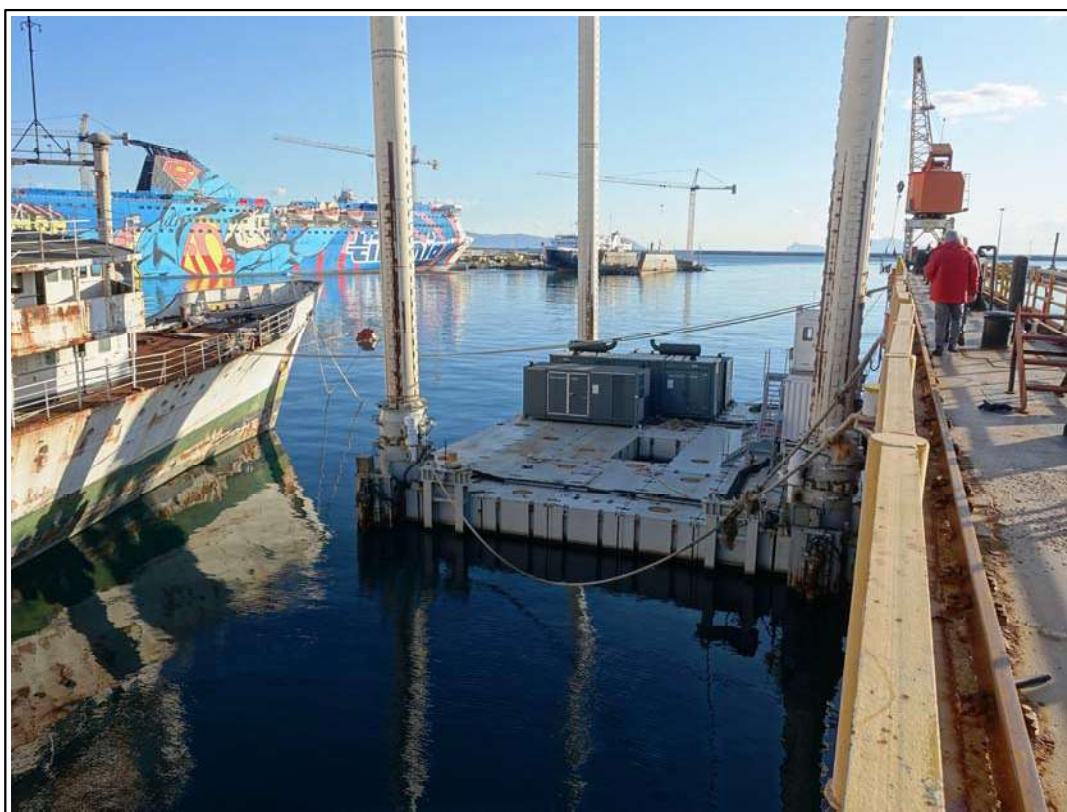


Pontone “LAURA G”

Napoli 14 Gennaio 2022



Nota:

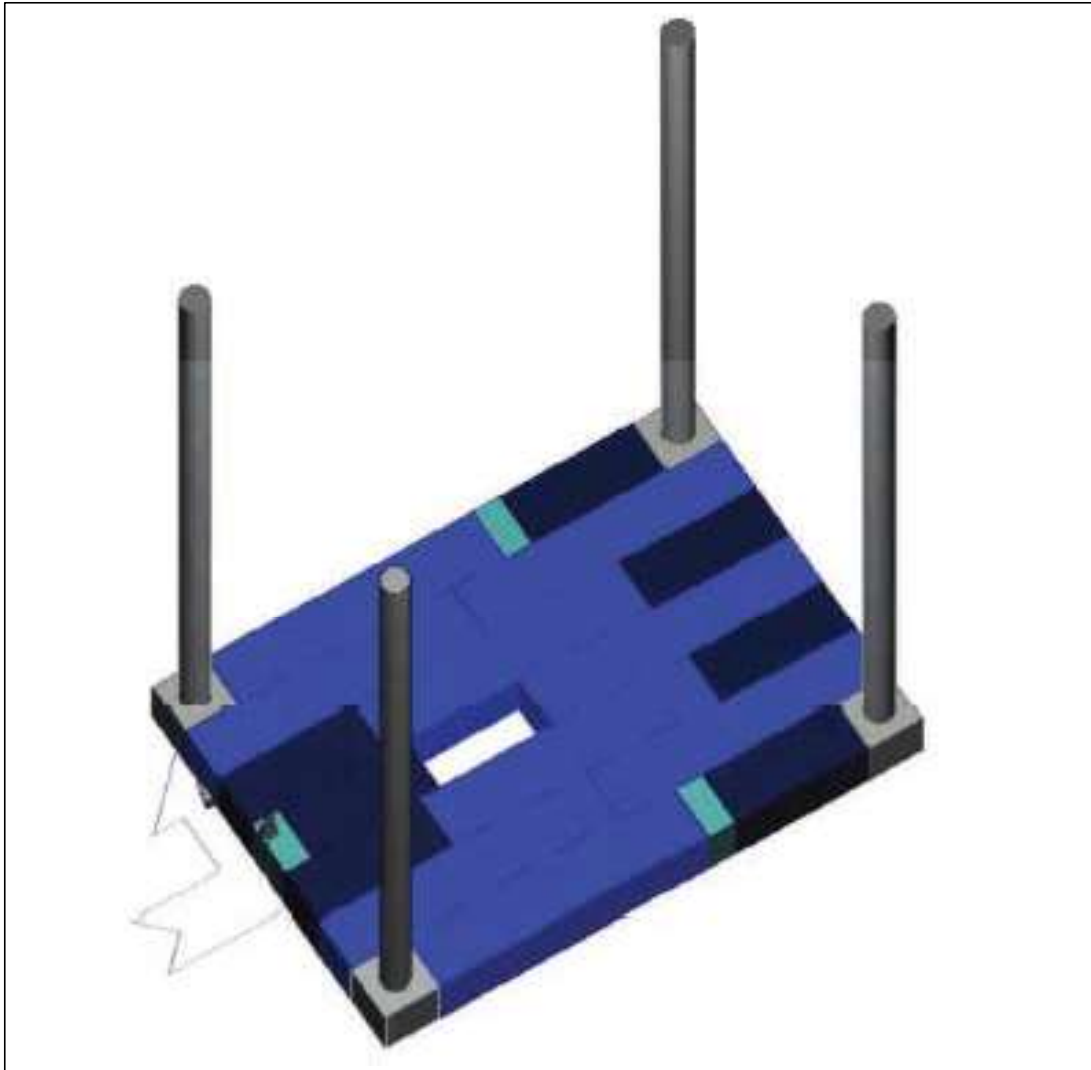
La foto sopra riportata è di archivio e non è stata eseguita il 14
Gennaio 2022

1. CARATTERISTICHE PRINCIPALI

Nome	Laura G
Bandiera	Italia
Porto di registro	Napoli
Numero di iscrizione	Non disponibile
Nominativo internazionale	Non applicabile
Numero IMO	Non applicabile
Armatore	Consiglio Nazionale delle Ricerche Calata Porto di Massa, Interno Porto 80133 Napoli
Stazza Lorda	363.37 Ton.
Stazza Netta	350.96 Ton.
Costruttore	Nuovo Arsenale Cartubi - Trieste
Anno di costruzione	2015
Classe	Registro Italiano Navale
Simboli di Classe	C ⁺ pontoon; special service; special navigation
Servizio	Unità non autopropulsa adibita al trasporto di carico e/o attrezzature solamente sul ponte Servizio speciale (piattaforma autosollevante)
Navigazione	Speciale Nazionale Speciale Nazionale a rimorchio entro 10 miglia dalla costa
Lunghezza fuori tutto	24,34 m
Lunghezza fra le perpendicolari	24,32 m

Larghezza di costruzione	16,99	m
Altezza di costruzione	2,54	m
Peso pontone vacante	594,53	t
Immersione corrispondente	1,435	m
Massima immersione dalla linea base	1,866	m
Dislocamento a pieno carico	773,50	t

2. BREVE DESCRIZIONE DEL PONTONE



Pontone in configurazione galleggiamento – I moduli T20, T40, MT e MG con i pali sono identificati con colori diversi

Il pontone jack up è una piattaforma rettangolare di dimensioni 24,34 x 16,99 m. E' composto da cassoni galleggianti modulari di dimensioni di container ISO standard:

- T20: 6,059 x 2,438 x 2,591 m, peso 9,523 t

- T40: 12,192 x 2,438 x 2,591 m, peso 16,753 t
- MT: 1,173 x 2,438 x 2,591 m, peso 2,709 t
- MG (modulo gamba, inclusi i pali): 2,438 x 2,438 x 2,601 m, peso 50,718 t

Nei moduli gamba posizionati agli angoli sono installati i pali per il sollevamento:

- Diametro palo: 1200 mm
- Lunghezza totale palo: 36 m

In corrispondenza dei montanti delle sezioni rinforzate dei moduli di galleggiamento vi sono le interfacce per l'incastro dei moduli.

L'incastro è costituito da perni che si innestano in "receptacles" e ghigliottine che costringono i moduli, attraverso i perni, a formare un unico galleggiante.

Nello scafo c'è un "moonpool" di dimensioni 4.922 x 2.438 m (perimetro del foro a ponte).

Nota:

Descrizione del pontone e schema sopra riportato sono stati tratti dal documento "Report di progettazione – Istruzioni al Comandante sulla Stabilità" – della Nuovo Arsenale Cartubi – Rif. INUK-NAK-1401-REP-008 – Rev. 01 del 16 Novembre 2015.

Nella configurazione finale ed operativa, il galleggiante è equipaggiato con tre propulsori per il posizionamento (non per la navigazione) ed è dotato di No. 5 containers posizionati in coperta.

In particolare:

- a. No. 1 container, ove è ubicata la centralina idraulica (con relativo serbatoio olio annesso) per la movimentazione dei quattro pali, il tutto alimentato da No. 2 motori FPT Cursor 13 tipo F2BE0685B*E, matricole 234638-234723, anno di costruzione 2015; ogni motore è collegato a due batterie Exide 180 Ah, 1000 A, 12 V; completano l'equipaggiamento del contenitore 3 elettroventilatori ed 2 serbatoi gasolio (uno per ogni motore) ed impianto

antincendio.

- b. No. 1 contenitore equipaggiato con:
 - ✓ No. 2 motori FPT NEF 45AM 2.5500, tipo F4GE0405A*B601, matricole 1222346-1261353, potenza 2 x 40 kW, anno di costruzione 05.2014;
 - ✓ No. 1 motore FPT Cursor 10, tipo F3AE9687A, matricola E001-174673, potenza 350 Hp, per il propulsore di prora;
 - ✓ No. 2 batterie 160 Ah, 1050 A, 12 V;
 - ✓ Quadro elettrico;
 - ✓ 1 serbatoio gasolio e 1 serbatoio olio;
 - ✓ Impianto antincendio.
- c. No. 1 contenitore equipaggiato con:
 - ✓ No. 2 motori FPT Cursor 10, tipo F3AE9687A, matricola E001-178333 / E001-191466, potenza 2 x 350 Hp, per i propulsori di poppa sinistro/dritta rispettivamente;
 - ✓ 2 Serbatoi gasolio ed 1 serbatoio olio;
 - ✓ Impianto antincendio.

Notata l'assenza delle batterie per entrambi i motori.
- d. No. 1 contenitore adibito a docce-servizi igienici.
- e. No. 1 contenitore adibito a sala controllo.

Purtroppo non sono state rinvenute le chiavi di accesso e, pertanto, non è stato possibile eseguire il controllo delle attrezzature/equipaggiamenti ivi presenti.

Il pontone alla data di costruzione era dotato di Classe RINA, con Certificato di Classe Provvisorio emesso a Trieste il 14.10.2016 con validità 14.02.2017 (Allegato No. 1).

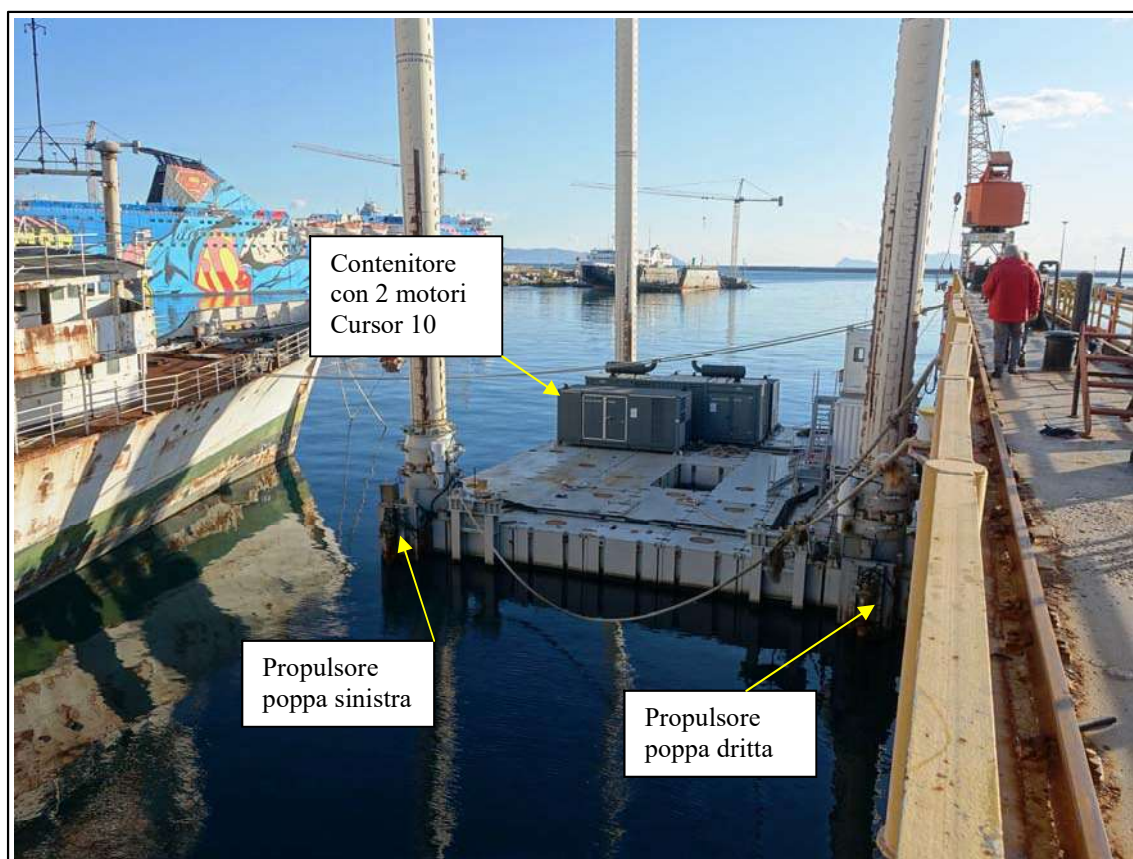
Dallo Status Visite emesso dal RINA ed aggiornato alla data di emissione (02.02.2018) a meno delle visite eseguite dopo il 30.01.2017 (ultima data registrata) si rileva che la Classe sarebbe scaduta il 16.10.2020, così come la

Dichiarazione di Conformità Marpol Annesso I (Allegato No. 2).

Alla data della visita è presumibile che il pontone abbia i sopra indicati documenti scaduti.

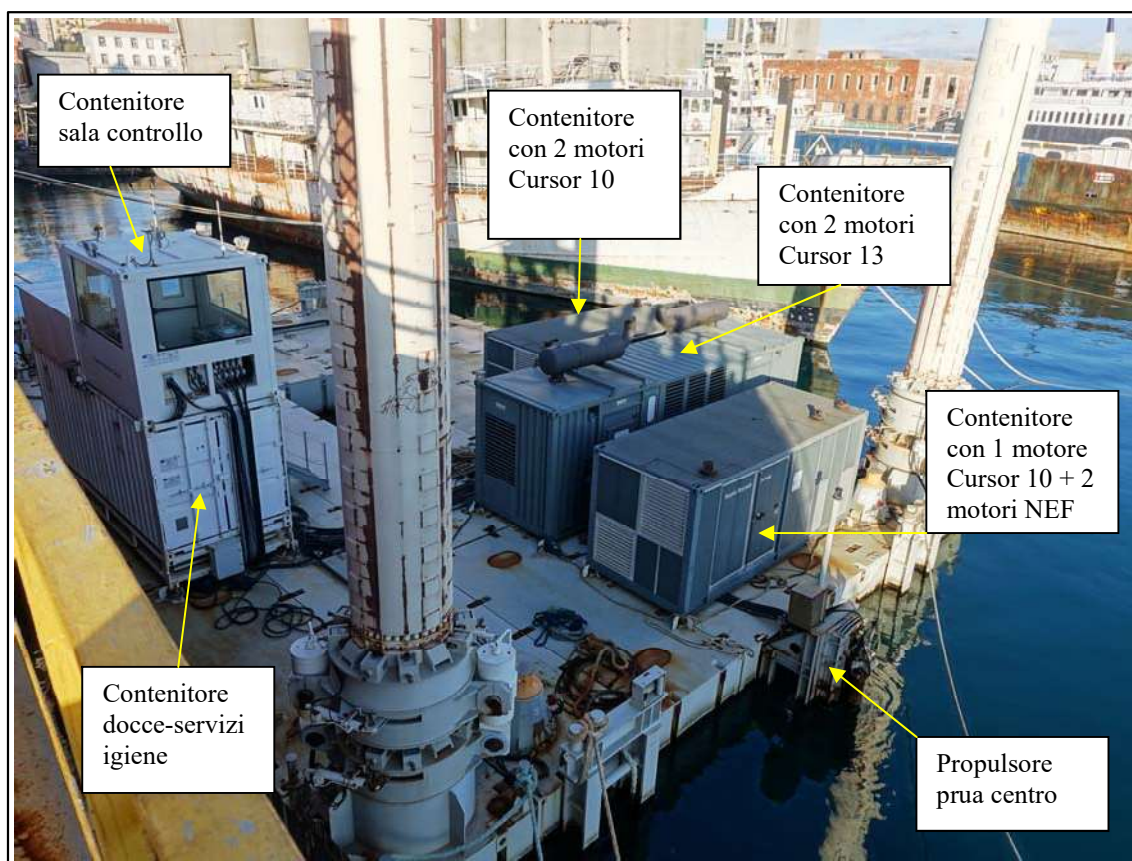
Nota:

La foto sotto riportata è di archivio e non è stata eseguita il 14 Gennaio 2022



Nota:

La foto sotto riportata è di archivio e non è stata eseguita il 14 Gennaio 2022



3. CONDIZIONE ALLA VISITA

Da quanto riportato allo scrivente, il pontone dopo la costruzione nel 2015 a San Benedetto del Tronto fu trasferito a Napoli (lo scrivente non è a conoscenza del periodo del trasferimento ma è presumibile che sia tra il 2015 ed il 2016) ove è rimasto sino ad oggi, ormeggiato presso il Cantiere Compagnia Cantieri Napoletani Spa nel porto di Napoli.

Non è dato sapere se il pontone sia mai stato utilizzato per campagne di ricerca e, quindi, non è dato sapere quante ore di moto abbiano i motori e le apparecchiature di bordo.

E' presumibile, però, che il pontone – dopo il trasferimento a Napoli – non sia mai stato utilizzato ovvero sia stato utilizzato raramente.

Nel mese di Dicembre 2021, il pontone è stato disassemblato e posizionato a secco presso il Cantiere Compagnia Cantieri Napoletani, ove lo scrivente è intervenuto in data 14 Gennaio 2022.

Alla data della visita, il pontone “Laura G” si presentava privo di manutenzione ed ad una **ispezione visiva e per quanto possibile** si evidenziava quanto segue:

- ✓ Cassoni galleggianti in soddisfacente stato strutturale
- ✓ La parte immersa dei cassoni galleggianti con trattamento antivegetativo in cattivo stato e localizzate aree rugginose
- ✓ Alcuni incastri, per l'assemblaggio dei cassoni, danneggiati e/o parzialmente corrosi
- ✓ Verricelli ormeggio in apparente soddisfacente stato
- ✓ Tubazioni idrauliche in apparente carente stato manutentivo
- ✓ Tre propulsori in cattivo stato manutentivo/danneggiati
- ✓ Due dei tre propulsori staccati dalle flange di accoppiamento ai rispettivi assi, con le tubazioni idrauliche tranciate
- ✓ Pali sezionati e riposti a secco; la parte immersa in cattivo stato manutentivo con estese aree rugginose, la parte emersa in soddisfacente stato; bulloni di

collegamento tagliati

- ✓ Probabile danneggiamento dei pistoni degli scatolati di blocco movimentazione pali
- ✓ Contenitore con centralina idraulica e due motori FPT Cursor 13 tipo F2BE0685B*E, matricole 234638-234723, per la movimentazione dei pali, il tutto in apparenti soddisfacenti condizioni
- ✓ Contenitore con No. 2 motori diesel FPT NEF 45AM 2.5500, tipo F4GE0405A*B601, matricole 1222346-1261353, per servizi, e No. 1 motore FPT Cursor 10, tipo F3AE9687A, matricola E001-174673, per il propulsore di prora, il tutto in apparenti soddisfacenti condizioni
- ✓ Contenitore con No. 2 motori FPT Cursor 10, tipo F3AE9687A, matricola E001-178333 / E001-191466, per i propulsori di poppa sinistro/dritta rispettivamente, il tutto in apparenti soddisfacenti condizioni
- ✓ Contenitore adibito a docce-servizi igienici in cattivo stato;
- ✓ Contenitore adibito a sala controllo in apparenti soddisfacenti condizioni (visionato dall'esterno attraverso i finestrini, per mancanza di chiavi di accesso);
- ✓ Cavi impianti elettrici-oliodinamici tagliati.

Non è stato possibile eseguire alcuna prova di funzionamento dei macchinari, delle strumentazioni, degli equipaggiamenti, degli impianti di sollevamento dei pali, non è stato possibile accertare la linearità dei pali.

4. VALUTAZIONE

Il pontone, oggetto di valutazione, rappresentata un progetto sperimentale e, considerata la specificità dell'unità, è difficile trovare (almeno per quanto a conoscenza dello scrivente) sul mercato analoghi progetti.

La stima di un'unità simile è funzione, oltre che del valore delle apparecchiature ed attrezzature installate, anche della richiesta di mercato.

Il pontone, da quanto si è potuto apprendere, sembra che non sia stato mai utilizzato dall'arrivo a Napoli e si ritiene che non sia stata mai eseguita alcuna manutenzione; per cui, per poterlo rendere nuovamente operativo sono necessari, a parere dello scrivente, i seguenti principali interventi:

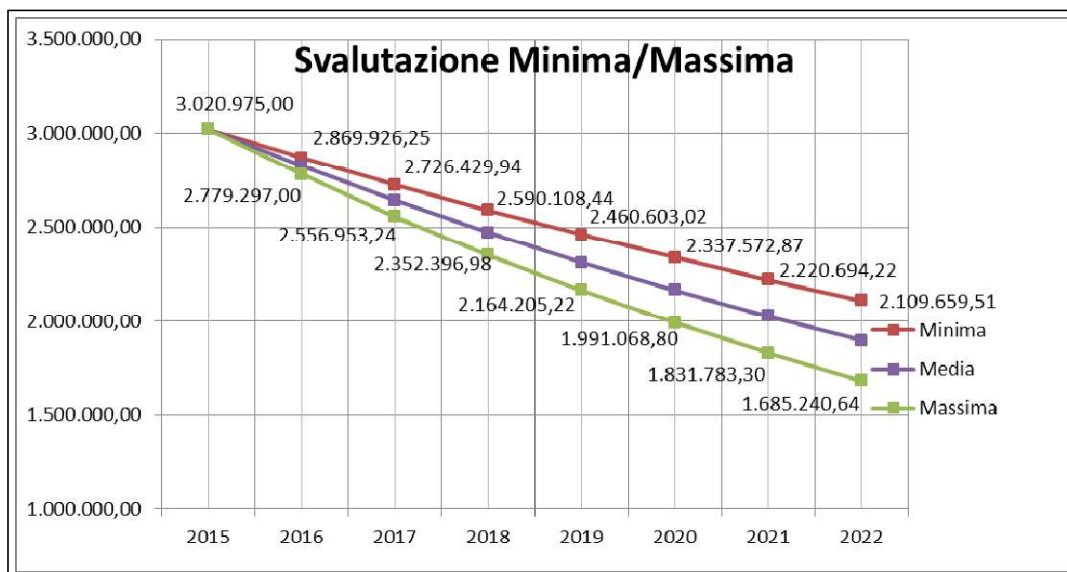
- Visita di Classe per ripristinare i certificati scaduti e rinnovare la Classe
- Carenaggio, previo lavaggio ad alta pressione parte immersa dei cassoni e sabbatura a spot e relativo ciclo completo di pitturazione, compresa parte immersa dei pali
- Verniciatura a spot parte non immersa dei cassoni e dei pali
- Eventuale controllo ad ultrasuoni spessori lamiere cassoni e pali e verifica saldature
- Riparazione degli incastri ove necessario
- Completo disassemblaggio dei tre propulsori ed eventuali rinnovi di parti danneggiate e/o non più utilizzabili
- Controllo accurato di tutte le tubazioni idrauliche ed eventuali rinnovi
- Controllo accurato di tutte le centraline idrauliche ed eventuali rinnovi
- Controllo accurato di tutte le linee elettriche ed eventuali rinnovi/riparazioni
- Controllo accurato dei 4 moduli gamba formati da: cassone modulare, guida palo, anello fisso e mobile ed eventuali rinnovi/riparazione
- Manutenzione dei verricelli
- Smontaggio parziale con verifica organi interni dei 7 motori e manutenzione ordinaria degli stessi

- Rinnovo completo olio idraulico
- Rinnovo di tutte le batterie
- Controllo accurato di tutta la strumentazione in sala controllo
- Riparazione contenitore docce/servizi igiene
- Riassemblaggio cassoni con l'ausilio di gru
- Rimontaggio propulsori
- Varo
- Rimontaggio pali con l'ausilio di pontone dotato di gru
- Rimontaggio a bordo dei vari contenitori
- Collegamento impianti elettrici e oliodinamici
- Prove e test di funzionamento in banchina

Il costo delle sopraelencate principali attività, considerato l'alto costo delle operazioni di riassemblaggio del pontone, è stimato in circa Euro 300.000,00 - 350.000,00, salvo ulteriori costi che dovessero insorgere a seguito di smontaggi e verifiche che al momento della visita non potevano essere previsti e/o valutati.

Il valore di costruzione al 2015, così come riportato allo scrivente, è stato di Euro 3.020.975,00 (IVA esclusa); per la valutazione di questa unità lo scrivente, considerato che sul mercato è difficile individuare unità simili, ritiene di poter assimilare il pontone "Laura G" ad una unità commerciale ed applicare una svalutazione del 5-8% per anno.

Pertanto, considerando il valore di costruzione al 2015, così come riportato allo scrivente di Euro 3.020.975,00 (IVA esclusa), ed applicando la metodologia innanzi descritta si perverrebbe ad una stima dell'imbarcazione allo stato integro alla data di stesura del presente rapporto (circa 7 anni di vita) di circa Euro 2.109.659,51 – 1.685.240,64, con un valore medio di Euro 1.897.450,07 che si arrotonda ad Euro 1.897.000,00 (IVA esclusa).



Allo stato della visita, nelle condizioni “as is where is” (cioè “com è dove giace”), considerando i costi verosimilmente da sostenere per il completo ripristino dell’unità, innanzi stimati approssimativamente in circa Euro 300.000,00 – 350.000,00, il pontone “Laura G” potrebbe avere, alla data di stesura del presente rapporto, un valore di circa Euro 1.597.000,00 – 1.547.000,00, con un valore medio di **Euro 1.572.000,00 oltre IVA se applicabile.**

La stima sopra riportata si intende con unità disassemblata ed a secco presso il Cantiere Compagnia Cantieri Napoletani Spa.

Le valutazioni sopra riportate, alla data di stesura del presente rapporto, devono essere intese quale approssimativamente il prezzo ragionevole ottenibile in una trattativa tra Venditori e Compratori di buona volontà, per pagamento in contanti e piene usuali condizioni internazionali di vendita, con unità libere da gravami e ipoteche, libere da noleggio ed immediatamente trasferibili, nelle condizioni “as is where is” (“com è dove giace”).

Tali valutazioni frutto di stima, sono state formulate al meglio delle conoscenze e competenze dello scrivente e non potranno in alcun caso essere estrapolate dal contesto generale della presente relazione, di cui costituiscono parte integrante e sostanziale.

I dati e le misure riportati nella presente relazione sono stati tratti dalla documentazione fornita allo scrivente, sulla cui veridicità e correttezza non ci si assume alcuna responsabilità.

Perizia redatta e sottoscritta senza pregiudizio alcuno di responsabilità

STUDIO TECNICO
Ing. Antonio D'Antonio
