



Studio Lunetta Soluzioni d'impresa e marittime

Capitano di L1111go Corso Malco Lullellu
 Cn11,rule l're Navale & liquidamve di Avaria
 T 0 0 1-82345. n10 Sp" 0 0 1 Inche non l'adest10

NS Rif# 01-V44/2025 CTU (MY 3VE1282D)

Chioggia # 22.10.2025

Elaborato Peritale composto da N.9 pagine + gli allegati descritti nella relazione.

**TRIBUNALE DI VENEZIA - R.G. 835/2025 (ESECUZIONE CIVILE)
 CONSULENZA TECNICA DI UFFICIO PER LA DETERMINAZIONE
 DELLA STIMA DEL VALORE DI IMBARCAZIONE DA DIPORTO**

Lo scrivente Lunetta Cap.LC. Matteo iscritto al N.461 del ruolo dei periti ed esperti della provincia di Venezia, allo scopo di eseguire la stima dell'imbarcazione pignorata ed individuata agli atti di causa con numero d'iscrizione ai RID (Registro Imbarcazioni Diporto) dell'Ufficio Circondariale Marittimo di Caorle N.3VE1282D; visionati gli atti del fascicolo, in particolare l'estratto dai registri imbarcazioni da diporto (Allegato A) riportante i principali parametri tecnici e d'individuazione dell'unità, accertato lo stato generale del bene, oltre alle pertinenze ivi imbarcate; di seguito procede alla relativa valutazione relazionando quanta segue.

Cronologico delle attività:

- 25.07.2025 Nomina del sottoscritto CTU da parte del GE: (Allegato B).
- 30.07.2025 Accettazione dell'incarico da parte del CTU notificata con PEC del 30.07.2025; (Allegato C).
- 28.08.2025 Richiesta alle parti informazioni e disponibilità date per inizio Op. Peritali: (Allegato D).
- 03.09.2025 Conferma data delle Op. Peritali della parte attorea; (Allegato E).
- 12.09.2025 Inizio Op. Peritali presso Cantiere Nautica Ferrato di Chioggia (VE) e sospensione con l'invio al giorno seguente per predisporre la sala motori al sopralluogo; (Allegato F Verbale di Op. Peritali).
- 12.09.2025 Recupere a bordo dell'imbarcazione le chiavi dei motori, successivamente consegnate al custode; (Allegato F Verbale di consegna).
- 13.09.2025 Proseguimento Op. Peritali e successiva conclusione; (Allegato F Verbale di Op. Peritali).
- 24.09.2025 Richiesta proroga termini di consegna della C.T.U.; (Allegato G).
- 06.10.2025 Invio alle parti a 1/2 PEC della Bozza di relazione di CTU a cui non sono seguite osservazioni delle parti entro i termini prescritti; (Allegato H).

Quesito:

"Provveda il perito al/a stima del valore commerciale dell'imbarcazione pignorata come meglio descritta in atti e delle relative dotazioni, attrezzature, autorizzando l'accesso ai pubblici uffici per l'acquisizione della documentazione ritenuta necessaria e ordinando all'esecutato e a chiunque ne sia in possesso di mettere a disposizione del perito ogni documento dal medesimo richiesto oltre che di consentire al perito stesso l'accesso alla imbarcazione"

Premessa:**Documentazione:**

Il documento denominato estratto dai registri imbarcazioni da diporto agli atti, riporta gli stessi dati che riporta la licenza di navigazione, ovvero gli estremi d'individuazione e le caratteristiche principali dell'imbarcazione, motivo per il quale è stato utilizzato dallo scrivente CTU in sostituzione dei documenti di navigazione. Per quanta attiene i documenti di navigazione, quali il certificato di sicurezza (scaduto il 08.06.2020 come indicato in estratto citato) e la licenza di navigazione; malgrado non siano disponibili, non comportano alcuna limitazione all'attività peritale: ovvero oltre a quanta sopra premesso, si precisa che stante lo scarso stato generale del bene (meglio descritto più avanti) ai sensi del D.lgs 146/2008 art. 51 e 52, essendo venute meno le condizioni di navigabilità dell'imbarcazione, dovrà essere sottoposta a visita ai fini del rilascio (tra l'altro già scaduto) del Certificato di sicurezza che ne comporterà una nuova emissione. Per quanta attiene invece la Licenza di navigazione, l'imbarcazione risulta ancora iscritta presso i RID di Circomare Caorle, contrariamente a quanta previsto dal D.lgs. 171/2005 art. 15, che prevede debba essere trasferita presso l'archivio telematico centrale delle unità da diporto (ATCN) che comporterà il rilascio di una nuova licenza di navigazione.

Studio Lunetta Soluzioni d'impresa e Marittime
 Colle San Domenico, 1182 - 30015 Chioggia (Venezia)
 P.Iva: 03492630276 C.F.: LNTMTT69A138429M
 Tel +39.333. 8847196 info@stnlunetta.com - www.stnlunetta.com

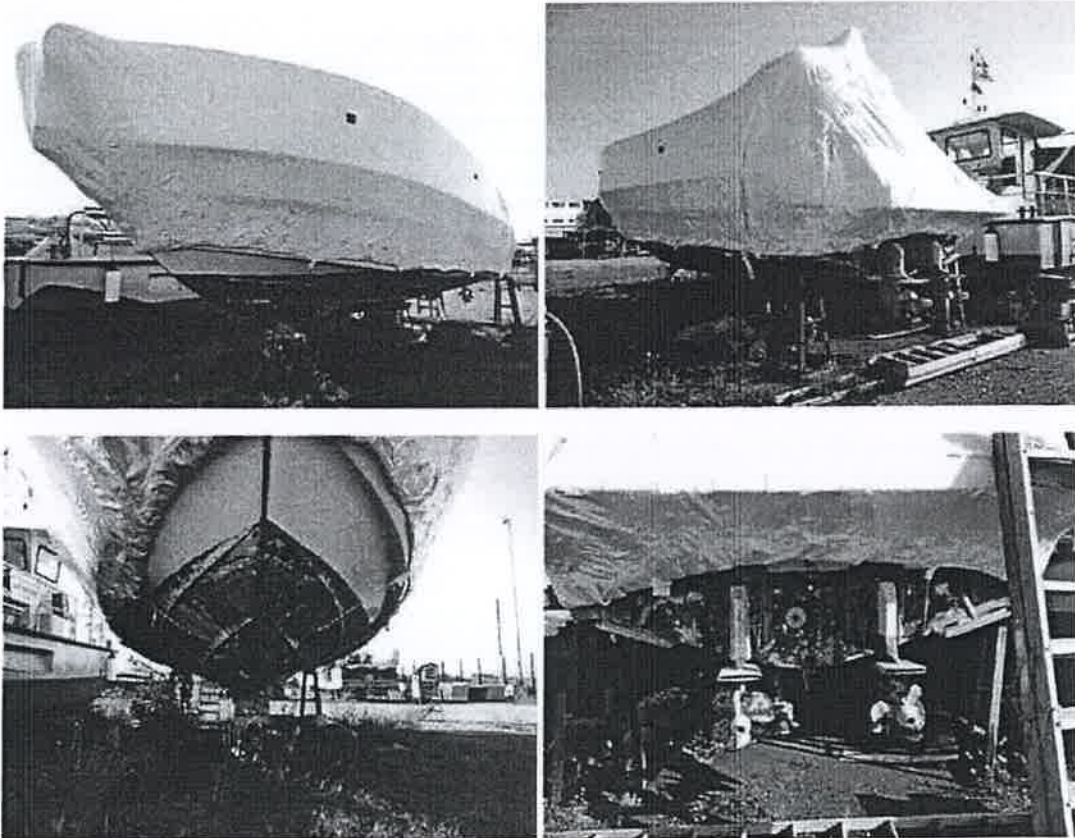
Recupero Danzi Derivanti da Sinistri Navali - Recupero Compensi di
 Solvotaggio e di Rimorchio - Ricostruzione Cinematica Sinistri Navali e
 degli Eventi - Perizie - Consulenze Tecniche - Stime - Valutazioni -
 Infortunistica Navale - Sicurezza del lavoro - Rinnovo Certificati
 Sicurezza Imbarcazioni da Diporto - Commissariati e Chirografi di
 Avaria - Revisione, Collaudo e Compensazione Busso/e

Condizioni di sopralluogo:

Come indicato nel verbale di operazioni peritali, il giorno di sopralluogo 12. e 13.09.2025, il bene si trovava protetto dalle intemperie grazie alla messa in opera da parte del custode di un telo termoretrattile, la cui rimozione avrebbe comportato nuove spese derivanti dalla rimozione e nuova installazione; considerato altresì che il bene era ugualmente ispezionabile, di comune accordo il collegio peritale ha deciso di procedere all'ispezione mantenendo la citata condizione di protezione ai fini della preservazione dell'imbarcazione adottata dal custode.

Limiti operativi:

Trattandosi di bene fermo ed inutilizzato, giunto in cantiere a mezzo rimorchio con batterie scariche ed apparati esposti alle intemperie (così come indicatomi dal rappresentante del custode in corso di sopralluogo), ove lo scrivente ha tra l'altro riscontrato tracce di allagamento nel locale motori; allo scopo di non correre il rischio di creare danni ai motori verosimilmente interessati da esiti di allagamento, ed allo scopo di non correre rischi di cortocircuito agli impianti collegando una presa da terra, non si è proceduto ad eseguire alcuna prova di accensione. Inopportunità tra l'altro giustificata dal confronto dei costi di messa in sicurezza ed opere di manutenzione da affrontare prima di eseguire le citate prove, ovvero costi equivalenti a quelli di riparazione che dovranno essere affrontati per rimettere il bene in stato di navigabilità, meglio descritti più avanti nella relazione ed incidenti nel deprezzamento del valore commerciale dell'imbarcazione oggetto di CTU.



DESCRIZIONE GENERALE DELL'UNITA'

Dati d'identificazione dell'unità dotata di marcatura CE e caratteristiche Principali:

Nome e N. Tscrizione nave: Senza nome - 3VE [REDACTED] D presso R.I.D. Ufficio Circondariale Marittimo Caorle;
Codice Identif. Scafo (CTN): TTCRAL6245C404;
Modello: ZAFFIRO 34;
Tipo e Servizio: Imbarcazione - Diporto;
Navigazione: Categoria B;
Portata incluse N. Max. Persone: 1140 Kg (12 persone);



2
 3
 4
 5
 6
 7
 8
 9
 10
 11
 12
 13
 14
 15
 16
 17
 18
 19
 20
 21
 22
 23
 24
 25
 26
 27
 28
 29
 30
 31
 32
 33
 34
 35
 36
 37
 38
 39
 40
 41
 42
 43
 44
 45
 46
 47
 48
 49
 50
 51
 52
 53
 54
 55
 56
 57
 58
 59
 60
 61
 62
 63
 64
 65
 66
 67
 68
 69
 70
 71
 72
 73
 74
 75
 76
 77
 78
 79
 80
 81
 82
 83
 84
 85
 86
 87
 88
 89
 90
 91
 92
 93
 94
 95
 96
 97
 98
 99
 100

Capitano di LIIIgo Corso Malico Lume/la
Collettelle Navale & Liquidatore di Avaria
Tij. per RJN, 15, nice spa (hpl)on 2001 febbraio



(U)

Recupero Danni Derivanti da Sinistri Novali - Recupero Compensi di Salvataggio e di Rimarchio - Ricostruzione Cinematoca Sinistri Navali e degli Eventi - Perizie - Consulenze Tecniche - Stime - Valutazioni - Infortunistica Nava/e - Sicurezza de/ lavoro - Rinnovo Certificati Sicurezza Imbarcazioni da Diporto - Commissariati e Chirografi di Avoria - Revisione, Collaudo e Compensazione Bussola





portellini di ispezione zona serbatoio, con relative valvole di chiusura mandata combustibile manuali;
 Pozzetto zona centrale: dotato di ampio parabrezza prodiero con portello apribile centrale di accesso a prua -
 rollbar porta antenne e fanali + tendalino abbattibile - a SX giro divano - a **DX** timoneria e quadro
 strumentazione;

Slancio prodiero: coincidente con il prendi sole e pulpito prodiero dotato di gavone catene e musone dell'ancora con relativo salpa ancore tipo verricello elettrico;

Timoneria:

La consolle di comando ripolla lungo il piano superiore una bussola magnetica Ritchie ad incasso e N.2 quadretti alloggianti il primo: N.2 manometri conta giri motore dotati di conta ore digitali + N.2 manometri trim (4 piedi poppieri + N.1 manometro dell'angolo di 6mm; - il secondo quadretto: N.3 manometri di tensione - pressione e temperatura per ciascun motore + N.1 manometro livello gasolio;

La parte sottostante alloggia: N.1 eco-scandaglio Raymarine ST40 Bidata - GPS cartografico Interphase Chart Master 169CSi - N.2 quadretti utenze elettriche - N.2 comandi flaps - ii quadretto inserimento chiavi di accensione - il comando elica di prua - ii comando trim piedi poppi - N.2 monoleve di comando motori - N.1 alloggiamento del VHF (a tale scopo si precisa che l'apparato VHF none stato rintracciato a bordo) - N.1 quadretto di comando remoto dell'impianto stereo (a tale scopo si precisa che sono presenti solo le casse mentre l'apparato stereo "Xomax" si trova nel quadro principale interno ai locali) ed in fine ii timone a ruota tipo volante;

Sotto alla consolle sono alloggiati i comandi dei cavetti d'intercettazione delta mandata del combustibile - la cassa del VHF Shipmate e la marcatura CE.

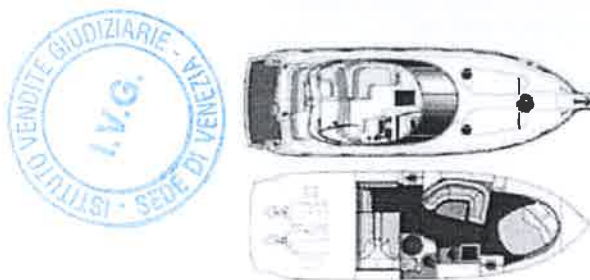
Locali interni:

I locali interni sono ricavati sotto il ponte pozzetto centrale sino alla paratia del L.A.M. e si prolungano a prua via lungo tutto il sottoponte dello slancio prodiero, l'ingresso avviene attraverso una scala che giunge in dinette, suddivisa in:

- Zona dritta
 - ✓ Angolo cucina dotato oltre ai pensili del mobilio, il Forno microonde Whirpool - frigo box Isothem1 - Piastra fornelli - Lavabo.
 - ✓ Locale bagno dotato di Lavabo - WC - Giro Doccia - Autoclave e relativi scarichi.
- Zona sinistra giro divano con tavolino a servizio - quadro elettrico principale 12 Vcc e 230 Vca - porta d'ingresso al Carugetto di accesso alla cabina di poppa e relativi scalini di accesso.
- Zona poppiera cabina doppia con letto ad una piazza e ½ dotata di TV e prese 230 Vcc.
- Zona prodiera cabina matrimoniale dotata di TV e prese 230 Vcc.

Pavimentazione in moquette e foderatura delle paratie in simil pelle e dei Cellini porta luci in alcantara.

SCHEMA DELLA BARCA ESTRAPOLATO DAI DISEGNI DEL COSTRUTTORE



*Capi1a110 di lungo Corso Afalco L1111ella
Co11rnle11/e Namle& Liq11idatore di Avaria
Tel. plr H. 11 Seltto Spet C Belloff Ullm Isulllson*

Altri macchinari: l'unità è altresì dotata di: pompa di sentina elettrica - verricello elettrico per ancore - Caricabatterie-Alimentazione da terra - 3x batterie da 12v - Illuminazione della cabina - Boiler elettrico.

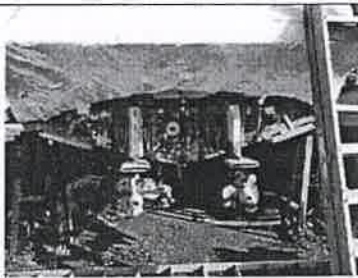
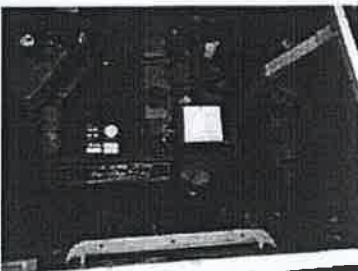
Stato generale del bene: Agli esiti <lei sopralluogo per quanto accertabile senza ausilio di scomposizioni, lo stato del bene è da considerarsi SCARSO e non idoneo alla navigazione in quanto l'unità necessita di essere sottoposta ad interventi manutentivi a carico di Scafo - Carena - Appendici - Piedi poppieri - Motori - Impianto elettrico - Apparat - Locali interni, Arredamenti e tappezzerie come meglio evidenziato di seguito:

[illegible]

Recupero Danni Derivanti da Sinistri Navali - Recupero Compensi di Salvataggio e di Rimorchio - Ricostruzione Cinematica Sinistri Navali e degli Eventi - Perizie - Consulenze Tecniche - Stime - Valutazioni - Infortunistica Navale - Sicurezza del Lavoro - Rinnovo Certificati Sicurezza Imbarcazioni da Diporto - Commissariati e Chirogrefi di Avaria - Revisione, Collaudo e Compensazione Bussola





La superficie della carena appare a tratti essere stata trattata in particolare lungo la zona prodiera. Non è possibile conoscere il motivo dei citati esiti di lavorazioni, motivo per il quale l'acquisto del bene è influenzato dalla probabilità che la carena necessiti di opere di ripristino, propendendo lo scrivente CTU in via cautelativa ad attribuire una percentuale di degrado rispetto al valore attuale del bene nell'ordine del 10% quale riserva di spesa.		La sussistenza degli esiti citati comporta un deprezzamento del bene rispetto al valore attuale in misura del 10%
Piedi poppieri: Per quanto visibile i soffiotti (cuffie) di entrambi i piedi sono interessate da esiti della presenza di mitili ed appaiono degradate per effetto degli agenti esterni e necessitano di sostituzione. Non è possibile conoscere lo stato effettivo degli ingranaggi e lubrificazione interna dei piedi, salvo vizi non scopribili in corso d'ispezione considerati i limiti operativi della stessa, lo scrivente ritiene di sottoporre gli stessi a ciclo di manutenzione ordinaria con sostituzione Kit soffiotti cuffie cardano e scarico + anodi + olio, previo smontaggio e rimontaggio cautelativo delle componenti ed ingranaggi.		La spesa di una manutenzione ordinaria € nell'ordine di € 1.700,00.
Impianto elettrico: Stante i limiti operativi del sopralluogo, non è stato possibile provare l'impianto elettrico, per quanto visibile (salvo problematiche non riscontrabili) necessita la sostituzione di N. 3 batterie della potenza non inferiore per lo meno a 140 A/h. A titolo cautelativo circa la presenza di eventuali vizi dell'impianto elettrico non riscontrabili allo stato del sopralluogo, in via cautelativa si propende ad attribuire una percentuale di degrado rispetto al valore attuale del bene nell'ordine di un ulteriore 3% quale riserva di spesa.		La spesa delle sostituzioni € nell'ordine di € 1.400,00 Deprezzamento cautelativo del bene rispetto al valore attuale quale riserva di spesa pari al 3%
Motori: Agli esiti del sopralluogo si precisa che il gavone L.A.M. contenente i motori, presenta tracce di allagamento per cause ignote allo scrivente, la citata condizione propende lo scrivente a ricondurre una situazione di allagamento che ha interessato i motori in epoca ignota, per cui ne consegue la necessità di eseguire per lo meno il lavaggio e lubrificazione di tutti i manovellismi previo smontaggio delle componenti; oltre ad una manutenzione generale con sostituzione perlomeno di olio, filtri, cinghie tendi cinghia, verifica iniettori, pulizia scambiatori, e turbine; A titolo cautelativo circa la presenza di eventuali vizi ai motori ed invertitori non riscontrabili allo stato del sopralluogo, in via cautelativa si propende ad attribuire una percentuale di degrado rispetto al valore attuale del bene nell'ordine di un ulteriore 10% quale riserva di spesa.	 	La spesa riconducibile alle citate lavorazioni a carico dei motori e nell'ordine di € 9.300,00 Deprezzamento cautelativo rispetto al valore attuale quale riserva di de] bene spesa pari al 10%





sue caratteristiche, all'età effettiva del bene, ed infine determinato il coefficiente moltiplicato per il tempo residuo di vita se rientrante entro lo scadere di detta vita media. Tenuto conto anche di eventuale svalutazione o rivalutazione del bene in funzione dello stato rilevato e del cantiere costruttore.

Se invece la nave ha superato il suo ciclo naturale di vita: applicazione di un coefficiente percentuale (%), attribuibile al valore residuale della nave ultimato il proprio ciclo di vita per gli anni a venire considerato lo stato della nave in percentuale massima partendo da uno stato di perfetto stato d'uso e manutenzione in diminuzione al suo degradare delle condizioni reali di stato di come si trova la nave anche alla luce dello stato desunto.

- Interpolazione del valore ricavato con metodo analitico sopra riportato, rispetto al valore basato sulla disponibilità nel mercato di beni analoghi usati.

Nel caso dell'unita di cui trattasi:

- **Il Valore di Costruzione/Produzione** È stato determinato prendendo a base un valore di costruzione calcolato dallo scrivente in funzione delle caratteristiche costruttive e di armamento dell'imbarcazione così come sopra descritte, rispetto ai valori ed ai costi di produzione riconducibili ai principali costruttori presenti in Italia, ottenendo un valore medio di costruzione pari €250.000,00 nell'anno 2004.

- Per la determinazione del coefficiente di svalutazione e del valore residuo si può impiegare la seguente formula di uso comune: $Cx = (Vn / At)$

Ove: C_x = coefficiente di valutazione per x anni di vita della nave;

V_n = Valore di Costruzione pari ad €.250.000,00;

At= Vita media imbarcazione del tipo: 30 anni;

- Per la determinazione del valore residua basterà moltiplicare il coefficiente di valutazione annua per la rimanenza degli anni di vita nave (intendendo per valore residua il valore che avrebbe ancora il bene trascorsi gli anni sino al momento della stima) a cui andrà parametrato in detrazione o in aumento un coefficiente Stg % attribuito allo stato del bene, delle attrezzature e delle macchine ivi imbarcate (in funzione anche del loro ciclo di vita medio); Considerato lo stato del bene come sopra descritto, si è già calcolato di attribuire un coefficiente Stg -23% <lei valore residuale da detrarre a Vnr (valore nave residuale).

- Vita media nave: (Vmn) 30 anni per tipologia di unità quale quella oggetto della presente stima. Tale durata **è** confermata dalla dismissione di unità ma anche contemporaneamente dall'esistenza in servizio in efficienza (grazie alla manutenzione periodica) di unità della medesima tipologia con età di costruzione eguale o anche superiore ai 30 anni (si precisa altresì che il modello in esame **è** fuori produzione).

- Vita nave residua: (Vnr) 9 anni; dato dalla sottrazione tra gli anni di vita media nave rispetto agli anni trascorsi (30 anni) - (2025-2004=21 anni) = 9 anni.

- Coefficiente di svalutazione: $Cx = (Vn / At) = 250.000,00 / 30 = 8.333,33$ dove il Valore Nave residuale = $(Cx \times Vnr) - Stg\ 23\% = (8.333,33 \times 9) = \text{€} 74.999,97$ - Stg 23% di Vnr ovvero $(17.249,99) \text{ indi } = Vnr\ 74.999,97 - Stg\ 17.249,99 = \text{€} 57.749,98$.

Quanta sopra calcolato in €.74.999,97 e in linea con il valore di unità analoghe per anno di costruzione e modello rispetto alle offerte medie di mercato corrispondenti ad un valore compreso tra €.70.000,00 ed €.80.000,00 in perfette condizioni e pronto all'utilizzo da cui il valore medio corrisponde ad €.75.000,00 (la variabile dei valori € influenzata dalle dinamiche inflazionistiche del mercato).

Trattandosi di imbarcazione in stato di degrado che necessita di interventi di ripristino e messa in sicurezza, il

valore sopra ricavato di €.74.999,97, detratta la percentuale di svalutazione del 23% e svalutato sino a giungere ad un valore di €.57.794,98 a cui si devono in fine detrarre i costi di ripristino quantificati secondo il computo di spesa indicato in perizia e che corrisponde ad un totale di €.26,100,00, giungendo a determinare un valore residuale del bene di €.31.694,98.

Considerato quanto sopra esposto lo scrivente ritiene di attribuire un valore commerciale del bene pari ad €32.000,00.



Capitano di Lillo Corso Matteo Lulietta
Calligrafie Navate & Liquidatore di Avaria
Tutti i RIN Scrittura Spa (l'ipotesi) non è l'ipotesi

Gli apparati radio/elettrici gli elettrodomestici ed utenze di bordo meglio descritti sopra, risultano essere stati superati da modelli più recenti ed alla luce dell'appetibilità nel mercato nautico hanno esaurito il proprio valore intrinseco limitando ad essere considerati solo funzionali all'utilizzo del bene e non contribuiscono ad appoggiare incrementi valutativi commerciali.

Si precisa che: le cerniere dei portelli del frigo box sono ossidate/crepate - le Superfici dei cristalli dei monitor appaiono a tratti usurate con contorni di tenuta crepati - i contatti e giunzioni dei cavi, oltre alle pertinenze degli apparati sono a tratti ossidate.

Un intervento di sola messa in pristino e funzionamento degli stessi corrisponde ad una spesa nell'ordine di € 1.200,00

La tonalità delle superfici in PRFV come i tessuti delle foderature delle paratie e soffitti, oltre alle moquette dei piani di calpestio e delle divanerie interne ed esterne e opacizzata oltre la normale vetusta dovuta a fisiologica età dell'imbarcazione, sono molto sporche ed annerite sino ad ospitare muffe diffuse; motivo per il quale necessita pulire ed igienizzare tutte le superfici oltre a dover sostituire le foderature di alcuni divani, cuscinerie varie e foderature dei soffitti.



La spesa di pulizie
1 glezzazione e
sostituzione e
nell'ordine di
€2.900,00

TOTALE SPESE DI RIPRISTINO

**TOTALE PERCENTUALE DI
ABBATTIMENTO DEL VALORE
DOVUTA ALLO STATO DEL BENE**

23%

CALCOLO DEL VALORE DELL'IMBARCAZIONE

- determinazione del valore di costruzione di un'imbarcazione del tipo rapportato all'anno di produzione (a prescindere dal costruttore specifico), cioè del costo di produzione/costruzione riferito alla media dei costi di produzione rintracciabili dal mercato riconducibile alla cantieristica navale di settore in Italia (trattandosi di cantiere Italiano).

- Svalutazione dell'importo così analizzato trovato mediante applicazione di un coefficiente che tiene conto, come di seguito meglio evidenziato, della vita media attribuibile alle unità dello stesso tipo, in funzione delle

Recupero Danni Derivanti da Sinistri Nava/i - Recupero Compensi di Salvataggio e di Rimorchio - Ricostruzione Cinematografica Sinistri Navali c degli Eventi - Perizie - Consulenze Tecniche - Stime - Valutazioni - Infortunistico Nava/e - Sicurezza del lavoro - Rinnovo Certificati Sicurezza Imbarcazioni da Diporto - Commissariati e Chirografi di Avorio - Revisione, Calloudo e Compensazione Bussola

P 8
E
H
I
J
K
L
M
N
O
P
Q
R
S
T
U
V
W
X
Y
Z



1st. n. 5 dep. 22/10/2025

Studio Lunetta Soluzioni d'impresa e marittime

Capitano di L.L. Ugo Corso Matteo Lunetta
Comandante Nave & Liquidatore di Avaria
T.F. per l'U.N.I. S.r.l. (società a partecipazione familiare)

Alla scopo di chiarire e fornire ulteriori parametri di stima si precisa che:

La stima del bene, dovendosi basare su dati certi che permettano di giungere a processi logico tecnici di stima accertabili; non ha ovviamente potuto considerare l'eventuale aumento o deprezzamento periodico del valore in considerazione della richiesta del mercato di unità simili inflazionata o deflazionata in funzione della presenza nel mercato di beni simili in un'area geografica in un determinato periodo temporale che può far fluttuare il valore in modo anomalo ma non corrispondente alla stima reale del bene in funzione dell'anno di costruzione e del suo stato intrinseco.

Si segnala che, in occasione dell'accertamento, non sono stati praticati smontaggi e scomposizioni di verifica degli apparati descritti nella relazione quindi non si è in grado di riferire la sussistenza di eventuali vizi occulti e/o difetti non scopribili con la normale diligenza.

Quanto sopra descritto è reso senza pregiudizio né ammissione di responsabilità per eventuali mancanze e/o omissioni subentranti a causa di insufficienti dati su termini e condizioni di contratti non conosciuti. Precisando che tale documento si basa su fatti e dati scoperti durante l'ispezione e non sostituisce un certificato di navigabilità né una garanzia sia implicita che esplicita di conformità dell'imbarcazione che è stata a tale proposito certificata dagli organi preposti al rilascio dei certificati.

Redatta in Chioggia li 22/10/2025

Sottoscritto in Firma Digitale
Lunetta Cap.LC. Matteo



MATTEO LUNETTA
Cap.LC.

Studio Lunetta Soluzioni d'impresa e Marittime
Calle San Damiano, 1182 - 30015 Chioggia (Venezia)
P.Iva: 03492630276 C.F.: LNTMTT69A138429M
Tel +39.333. 8847196 info@stnlunetta.com - www.stnlunetta.com

Recupero Danni Derivanti da Sinistri Navali - Recupero Compensi di
Salvataggio e di Rimorchio - Ricostruzione Cinematica Sinistri Navali e
degli Eventi - Perizie - Consulenze Tecniche - Stime - Valutazioni -
Infortunistica Navale - Sicurezza del lavoro - Rinnovo Certificati
Sicurezza Imbarcazioni da Diporto - Commissariati e Chirografi di
Avaria - Revisione, Collaudo e Compensazione Bussola

0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 A B C D E F G H I J K L M N O P Q R S T U V W X Y Z

