

Intervistiamo Davide Zerbinati, persona di riferimento nel settore nautico, architetto navale, perito nautico, giornalista, navigatore in famiglia, autore di libri "Lavori in barca" e conduttore della serie TV "Lavori a bordo", possiamo dire uno che ci mette le mani...

1. Chi è il perito?

E' un tecnico, con una consolidata esperienza, maturata sul campo cioè in cantiere e meglio anche se va per mare. Conosce quindi, le barche, le loro problematiche, gli aspetti funzionali, i materiali, gli impianti. E' dotato di strumentazione dedicata, anche di qualità, per valutare alcuni aspetti non visibili all'occhio nudo.

Ha inoltre esperienza su alcune legislazioni nazionali e internazionali, sui costi dei lavori e sulle tecniche di riparazione, utili ad esempio in campo assicurativo o legale, ma anche nella compravendita

2. Cos'è una perizia?

E' una verifica tecnica e valutativa di una imbarcazione, che richiede circa un giornata ed include una piccola prova mare. L'insieme viene poi raccolto in un report con fotografie allegate.

3. A cosa serve?

Mediamente è riferita alla compravendita, ma può essere anche ai fini valutativi/assicurativi, o per un sinistro o per un problema specifico. Altresì può essere utilizzata per una valutazione SAL o finanziaria, come ad esempio una stima ed una svalutazione.

4. Cosa non fa il perito?

Non si intromette nella trattativa, ma riporta alle parti i pregi ed i difetti dell'unità, valutandone i costi di ripristino e attribuendo la congruità al valore del bene. Identifica i lavori da fare, le urgenze e deficienze. Aggiungo inoltre che il perito poi non ha la sfera di cristallo o i raggi x e non può prevedere la durata di un componente. Non esegue prove distruttive se non autorizzato, può ovviamente togliere dello stucco, ma di certo non fa dei carotaggi.

5. Come si svolge normalmente una perizia?

Una volta che le parti hanno trovato un accordo preliminare, la barca in vetroresina deve essere alata, in media qualche giorno prima, per permettere una accurata lettura dell'umidità della carena. Si procede poi con una analisi ad ultrasuoni e la termografia della zona di attacco pinna, e una verifica del timone, quindi delle murate.

Si procede con la coperta e la verifica dell'attrezzatura, del rigging e dell'albero. Durante la prova si valuteranno poi il salpancora, le vele, la regolazione dell'albero, sperando ci sia vento e non sia eccessivo. All'interno si verifica la struttura, maggiormente, se vi sono evidenze di urti o strusciature sulla pinna. Si verificano gli ambienti e si provano gli impianti, verificando il motore e testandolo almeno per un'oretta. Si controllano i documenti e le dotazioni.

6. Quali sono le fasi preliminari?

Posso consigliare ai clienti, che una volta trovato il modello più congeniale, si devono impegnare a girare per porti e vedere le barche scelte. La prima scrematura può essere fatta su Internet, ma poiché a volte gli annunci sono datati, le foto mal fatte, conviene armarsi di pazienza e investire dei week end per visitare e

possibilmente provare le barche, raccogliendo qualche informazione aggiornata e facendo qualche foto, in modo poi da confrontarsi.

E' chiaro che è un'operazione che può durare pochi mesi o più, dipende dalla fortuna, dal budget e da quale modello si cerca, oltre che dal feeling tra broker e compratore o tra venditore e compratore.

7. In che zona operi?

Sono un battitore libero, un enorme vantaggio, perché non ho legami locali, vado da Sanremo a Monfalcone, ma sono spesso a Ravenna, Ancona, La Spezia, Cala Galera, Roma, Napoli, Cagliari, Olbia ed in Sicilia. La mia posizione è baricentrica tra le due coste, ma altresì vicina agli aeroporti per recarmi fuori dall'Italia. I paesi più frequentati sono Olanda, Francia e Croazia, ma ci siamo recati anche in Germania, Grecia, Svezia, Portogallo, Spagna (canarie), Stati Uniti e Caraibi.

8. Quali sono i difetti più comuni?

Premesso che molto dipende dall'età della barca e come la stessa è tenuta, il problema più comune è che la barca ha una deficienza strutturale a causa di un urto con la pinna, a seguire problemi di umidità alta ed osmosi e poi problemi di impianti, ma talvolta anche di sovrastima del bene.

A volte la perizia serve per creare un capitolato lavori, con alcune cifre di riferimento, per poter affrontare le manutenzioni a breve o un refitting.

9. Quali sono i modelli più comuni che ti capita di incontrare?

Per le barche in vetroresina, in Italia, Grand Soleil, Hallber Rassy e Comet sono molti frequenti, così come Jeanneau e Beneteau e Bavaria. Il mercato è molto variegato, non è raro che poi capiti una barca Made in Taiwan, o un catamarano.

Attualmente le persone cercano barche recenti, anni 2004-2006, sicuramente è più difficile vendere una barca degli anni 90, tuttavia con 20 anni di attività ho avuto modo di periziare diversi Grand Soleil 39, come

Negli anni, per passione e interesse, mi sono ritagliato una specializzazione nelle barche in alluminio ed in legno. Pertanto Ovi e Garcia, seguiti da alcuni one off (Koopmans) sono modelli popolari, così come alcune barche d'epoca, specialmente Sangermani.

Non c'è un limite di lunghezza, in media si va dai 9m ai 17m, anche se la fascia di maggiore richiesta tende ad orientarsi sul 14m. Le barche più grandi periziate sono comprese tra i 30 ed i 50m.

10. Progetti anche?

Sì, sporadicamente, one off o piccole serie, ma principalmente siamo di supporto a cantieri o altri designer.

Ci siamo legati al mondo dell'alluminio e degli Explorer e in parte dei one off in legno.