

ATTI della Tavola Rotonda su:

« Estimo navale e nautico »

Apertura dei lavori: saluto del Comandante dell'Accademia Navale.

- U. SORBI : Introduzione
- M. CALAMIA : Premessa

Relazioni

- G. LOMBARDI : Aspetti tecnico-estimativi
- T. SCAFARTO : La valutazione delle navi
- G. FERRARA : Aspetti assicurativi
- S. M. CARBONE: La risarcibilità del danno alle merci ed i criteri della sua limitazione

Interventi

- A. ALATI
- E. PETAGNA
- C. GANDOLFO
- G. DANDRI
- F. BOSETTI
- G. GRITTANI
- F. CAMPUS
- M. GRILLENZONI
- M. DINI

SALUTO DEL COM. TE DELL'ACCADEMIA NAVALE DI LIVORNO

ANTONIO CAMARLINGHI *

Porgo il benvenuto in Accademia ed un cordiale saluto a tutti i convenuti.

Ho assunto da pochi giorni il Comando dell'Istituto ed appena arrivato mi è stato comunicato l'intendimento di tenere questo Convegno tra queste antiche mura.

Visto l'argomento non potevo assolutamente esimermi da dare il mio consenso e ciò per un concetto estremamente semplice: l'Accademia Navale non può non essere aperta a queste tipologie di lavoro.

Concordo e sono lusingato da quanto avete scritto per presentare la riunione odierna e cioè che l'Accademia Navale è da voi riconosciuta come la sede più idonea per le tradizioni di attività scientifica e pratica portata avanti nel campo dell'architettura e delle scienze navali.

Il nostro impegno tuttavia non è solo questo ma è principalmente rivolto alla formazione delle nuove generazioni di Ufficiali di Marina, alla formazione di uomini, ai quali tendiamo, con l'aiuto dei Prof. Ordinari ed Associati nostri, dell'Università di Pisa, Genova, Napoli e Trieste a fornire un contenuto culturale di adeguato livello.

Lo scopo principale quindi è quello di formare uomini che hanno abbracciato volontariamente questa impegnativa professione dove il senso del dovere, lo spirito di sacrificio e la dedizione alla Patria sono tra i principali valori, tra i tanti, che devono essere incrementati.

Dal punto di vista dell'attività scientifica, di cui ci interessa, in particolare, lo sviluppo pratico e le varie forme di applicazione in tutti i campi di nostra pertinenza, cerchiamo di fare il massimo nei limiti di tempo che abbiamo a disposizione.

La formazione culturale di base dell'Ufficiale di Marina e la sua impostazione etico/professionale, al termine del periodo di formazione, deve raggiungere, complessivamente, un alto livello poiché egli deve essere pronto a superare difficoltà ed impegni anche in situazioni di emergenza

* Amm.glio di Divisione.

ed esempi tangibili in questo campo certo non mancano anche in questi ultimi anni.

Quanto qui viene fatto, da più di cento anni, è ben collaudato. La preparazione e la formazione che qui si acquisisce ci permette di gestire qualsiasi evento. Se si prescinde da una preparazione di base estremamente accurata, mirata e perseguita in tutti gli aspetti possibili ed immaginabili, non si ottiene nessun risultato rilevante ed in particolare non si ottiene una necessaria flessibilità d'impegno.

Vi ringrazio di essere oggi qui con noi, non solo per l'onore che fate a questo Istituto, riconoscendone la sua importanza nell'ambito nazionale, ma anche perché veniamo conosciuti, da così illustri professionisti, anche in alcuni aspetti non eclatanti ma di concreta vita quotidiana che molto spesso sono più importanti, complessi e difficili di quelli che vengono evidenziati normalmente.

Il pulsare della vita nell'interno di queste mura è estremamente affascinante e spero che in questa vostra breve presenza, lo possiate almeno avvertire.

Vi auguro buon lavoro ed ancora grazie.

INTRODUZIONE

UGO SORBI *

Sig. Comandante mi è gradito ringraziarLa sentitamente, a nome anche del Comitato Scientifico e di tutti i soci, per avere accolto la proposta di tenere in questo luogo, denso di storia e di successi, il nostro Convegno su « Estimo navale e nautico ».

Mi sia così consentito, cari colleghi ed amici del Centro, ospiti graditissimi, di sottolineare come questa Tavola Rotonda abbia già in se stessa dei connotati beneauguranti: è la prima volta, che io sappia, che nel nostro Paese, e forse non solo in Italia, si tiene un Convegno su questo tema; che la sede sia all'interno di una particolare, prestigiosa Università, quella del Mare, l'Accademia Navale; che vi prendano parte studiosi di differente estrazione scientifico-culturale ben noti per la loro autorevole competenza nei rispettivi campi di osservazione e di studio.

Dirò subito che più che una Relazione quanto vengo a leggere rappresenta un insieme di riflessioni forse anche un po' disordinato.

* * *

Il comparto navale è uno di quelli nei quali la teoria generale dell'estimo ha avuto finora limitato riscontro dottrinario tanto che pochi Autori ne hanno trattato con una certa ampiezza e per lo più nel passato, con l'unica eccezione del Medici che vi ha dedicato un capitolo nei suoi « Principi » peraltro soprattutto come chiara e lineare sintesi di quanto già scritto in proposito.

Il fatto sorprende, dato che è fuori dubbio che si tratta di un comparto produttivo, economico e sociale il cui articolato dinamismo è sotto gli occhi di tutti: ci si riferisce in particolare al recente sviluppo della nautica da diporto, che in certi Paesi è stato addirittura eccezionale e imprevedibile fino a pochi decenni orsono.

* Presidente del Ce.S.E.T.

A mio parere, ritengo necessario distinguere anzitutto all'interno del comparto due settori.

Il primo è quello propriamente « navale », più generale, antico e tradizionale, che interessa i trasporti marittimi (anche fluviali e lacustri) in prevalenza (talvolta solo) di beni durevoli e di consumo volti alla soddisfazione di bisogni della vita civile, con caratteristiche e finalità soprattutto commerciali e quindi di reddito. L'altro settore, di recente formazione, è quello « nautico », che ha come finalità fondamentale la soddisfazione di bisogni per così dire di tipo voluttuario, che si riassumono nel desiderio di « muoversi » per mare soprattutto nei mesi estivi, viverne la vita salubre ed affascinante, e perciò avente finalità solo o quasi di consumo.

È questo un settore nuovo si può dire, che in poco tempo ha provocato, tra l'altro, un vasto e complesso insieme di infrastrutture in vario modo collegate all'attività nautica, dalla barca a remi, a vela e/o con piccoli motori, a quella di grandi dimensioni, come i catamarani e gli yachts.

La distinzione non è solo formale. È ben noto come il consumo dei beni - la domanda - segue delle quasi uniformità che sono differenti quando trattasi di beni di consumo o durevoli indispensabili, talvolta fisiologicamente necessari, oppure di beni che non hanno tali caratteri, dei quali se ne può fare a meno senza nocimento alcuno (detti appunto « voluttuari »).

Sul diverso, inatteso ed aberrante comportamento economico e mercantile dei consumatori e sui cambiamenti delle preferenze talvolta imprevisti in ordine ai due tipi di beni ora richiamati vi è una vasta bibliografia¹.

In questa sede si richiama il fatto, ampiamente documentato, che per i beni voluttuari, tra i quali sono da considerare quelli nautici (barche, cutters, yachts ecc.), la domanda è elastica e comunque molto di più che per il settore propriamente « navale », di tipo commerciale.

Il significato di tale maggiore elasticità è questo che variazioni del prezzo unitario di tali beni in aumento (per es. maggiore imposizione fiscale diretta e/o indiretta) o in diminuzione possono provocare variazioni ancora più sensibili sulla richiesta o meno dei medesimi.

Viene così fatto di domandarci se tale diverso comportamento mercantile possa avere e, in caso positivo, entro quale misura o forcilla di variazioni, delle conseguenze sulla valutazione dei natanti interessati, e quindi sui criteri e modalità o procedura di stima; se, infine, di tali possibili incidenze se ne tenga realmente conto nella pratica operativa oppure se, specie in relazione alla scarsa o nulla competenza di una delle parti

¹ Cfr. U. SORBI, *Fondamenti teorici dell'economia del mercato dei prodotti agro-alimentari* - 1 - Istituto di Ricerche Economiche Agrarie e Forestali - Università degli Studi di Firenze, 1985.

Sull'argomento accennato nel testo esistono pregevoli contributi del Milhau, Forestier, d'Heroville, Cambiaire, White, Trelogan, Huegy, Converse, Thomsen, ecc.

contraenti – in questo caso quasi sempre solo l'acquirente – non venga ad esercitare l'influenza che potrebbe avere e comunque non in misura proporzionata.

Sono questi alcuni dei quesiti che si affacciano quando si intenda rendersi conto per via deduttiva se vi è rispondenza nel settore e, in caso positivo, il relativo grado, con le note regole della teoria generale dell'estimo².

La mia impressione, convalidata del resto da una certa personale esperienza, piuttosto lunga nel tempo ma molto circoscritta e limitata in verità, mi porterebbe a rilevare che per questo settore sarebbero auspicabili delle approfondite, serie ricerche volte ad accertare anzitutto le attuali caratteristiche e l'andamento del mercato per tipi e classi di natanti, con rilievi per quanto possibile analitici, in modo da dare vita ad una specie di « Banca-dati » per tipi e classi di natanti.

In tale modo dovrebbe essere agevolato un successivo, accurato approfondimento di conoscenze dirette e indirette nei due settori in vista di un tentativo di sistemazione metodologica dei criteri e metodi di stima in relazione alle attuali situazioni ed esigenze.

Già il Famularo rilevava anni addietro, trattando dei metodi di stima nel settore propriamente navale, che non vi erano stati apprezzabili sviluppi dottrinali degni di nota oltre quelli ricordati (Scribanti e Albini, soprattutto). Orbene non mi risulta, e le ricerche fatte per questa occasione lo confermerebbero, dell'esistenza di successivi lavori in questi ultimi decenni che abbiano portato nuovi contributi.

Metodi correnti per la valutazione delle navi per confronto, sulla base del costo di riproduzione o di ricostruzione, per disposizioni legislative in vista di particolari finalità con relative formule ufficiali per la determinazione dei valori in relazione ad una supposta decrescenza lineare – metodo delle carature – o esponenziale, per capitalizzazione dei redditi, ci sembra che non sempre possano trovare soddisfacente applicazione all'oggi nel multiforme nuovo scenario del settore nautico, a motivo della tecnologia in rapida evoluzione per quanto attiene sia le

² Per quanto ci risulta, a tutt'oggi non esistono ricerche e studi che abbiano trattato questo argomento specificamente per il settore nautico.

Vi sono, invece, seppure piuttosto indietro negli anni, come si è fatto cenno nel testo, degli studi anche pregevoli sulla valutazione delle navi mercantili (e militari) costituenti il settore propriamente « navale ».

Tra questi studi si citano i seguenti:

G. MEDICI, *Principi di estimo*, Calderini ed., IV ed. 1972 (Cap. XXII).

N. FAMULARO, *Contributo alla teoria generale dell'Estimo. La stima delle navi*, in Rivista del Catasto e dei Servizi Tecnici Erariali, Sett.-Ott. 1939, anno VI, n. 5.

A. SCRIBANTI, *Saggio sulla stima delle navi*, « Atti del Collegio Ingegneri Navali e Meccanici », Genova, 1919.

N. ALBINI, *Stima dei beni industriali e navali*, in « La Marina Italiana », maggio 1928.

N. ALBINI, *Sulla valutazione delle navi*, in « La Marina Italiana », ottobre 1928.

E. CORBINO, *Economia dei trasporti marittimi*, Soc. An. Tipografica « L. da Vinci », Città di Castello, 1926.

G. SEBINO, *Il costo di produzione del trasporto marittimo*, Loffredo, Napoli, 1935.

C. SUPINO, *La navigazione dal punto di vista economico*, Forzani e C., Roma, 1980.

strutture portanti sia quelle meccaniche, dei mutamenti non meno notevoli nelle preferenze della domanda, delle modalità e tempi di uso del natante, e così via, e anche in relazione alle più recenti implicazioni di natura fiscale, assicurativa e giuridica.

* * *

È doveroso però da parte mia fermarmi qui, ora; non andare oltre queste sparse riflessioni: siamo in presenza in effetti di un vasto comparto produttivo ed economico-sociale che coinvolge un'ampia gamma di operatori e di interessi, nel quale pertanto il problema di una corretta, vorrei dire razionale valutazione può rappresentare uno dei fulcri dell'intero sistema. Tanto più ciò vale, mi sembra, per il settore nautico, con caratteristiche del tutto proprie e così molto diverse da quelle del settore propriamente navale.

Da stime largamente orientative, peraltro predisposte avvalendosi della profonda esperienza di esperti e tecnici del settore, si può valutare che il settore nautico impegni direttamente sui 10,0-10,1 mila miliardi di lire, senza tenere conto del consistente numero di piccole (e medie) imbarcazioni da diporto che possono sfuggire ad ogni controllo statistico in quanto tenute dai proprietari nei luoghi di residenza permanente e trasferite in acqua solo nel periodo di uso.

Molto più problematica ancora è la stima del valore delle molteplici attività indotte provocate; usando un prudente moltiplicatore economico del dato riferito (tra 3 e 6) si ottiene un valore tra i 30,0 e i 60,0 mila miliardi. Forse, ma è tutto da verificare nel migliore dei modi possibile, l'insieme dei capitali fissi e circolanti impegnati nel solo settore nautico potrebbe aggirarsi sui 40,0-70,0 mila miliardi, cifra del tutto rispettabile alla quale occorre ovviamente aggiungere quella pertinente il settore navale commerciale, probabilmente di meno arduo accertamento e di maggiore valore.

Terminando, non posso non dire, da ultimo, che il nostro Centro nutre sincera riconoscenza verso gli illustri colleghi per avere accolto l'invito ad essere oggi qui con noi ai quali sono lieto di reiterare un ringraziamento molto sentito, a nome anche del Comitato Scientifico del Ce.S.E.T., come pure un sincero grazie sono lieto di rivolgere al V. Comandante dell'Accademia Pellegrino e al Com.te Lupi ai quali moltissimo si deve per l'ottima riuscita di questo primo Convegno sull'Estimo navale e nautico.

In effetti, l'augurio fervido che mi permetto formulare fin d'ora è che a questa iniziativa, per così dire « sperimentale », ne seguano altre al fine, appunto, di recare nuovi contributi scientifici ed operativi in questo comparto. Grazie.

* * *

Secondo quanto riportato nel programma, prego il collega prof. Calamia di venire al tavolo per svolgere la Sua funzione di « moderatore ». È su-

perfluo che aggiunga quanto il Centro deve all'amico Mario per l'attuazione di questo Convegno; a nome di tutti lo ringrazio ancora tanto sentitamente.

Summary

After noting that maritime valuation is one of those areas whose general theory has had little procedural impact, the author calls for its division into two distinct sectors.

The first sector, strictly speaking « naval », is more general and more traditional, and concerns the maritime transport (together with lake and river transport) generally (and sometimes exclusively) of commodities and consumer goods for commerce and thus profit.

The other, « nautical », sector is geared toward the need, as it were, for pleasure, the desire to travel by sea and experience its healthful and fascinating life, generally in the summertime, and thus exclusively, or almost exclusively, as a personal luxury.

The distinction is not merely formal, since the consumption – the demand – follows nearly uniform patterns which differ according to whether the results are necessities (naval sector) or luxuries (nautical sector), with the second phenomenon being much more flexible and thus much more responsive to variations in unit cost. The author, accordingly, raises the question of the possible consequences of so disparate a commercial behavior at the practical as well as theoretical level.

The need is therefore suggested to undertake in-depth research designed to determine the characteristics and evolution of the market according to type and class of craft with a view to creating a systematic valuational methodology tailored to current conditions and needs.

Résumé

Après avoir rappelé que le secteur naval est un de ceux où la théorie générale de l'estimation a eu, pour l'instant, une vérification doctrinaire limitée, l'auteur estime qu'il faut distinguer deux secteurs à l'intérieur du secteur naval.

Le premier secteur, plus spécifiquement « naval », plus général, ancien et traditionnel, concerne les transports maritimes (ainsi que des fleuves et des lacs) surtout (et parfois seulement) pour des biens durables et de consommation répondant à des besoins de la vie quotidienne, ayant essentiellement des caractéristiques et des finalités commerciales donc de profit.

L'autre secteur, « nautique », vise à satisfaire des besoins qu'on pourrait qualifier superflus: « se déplacer » en mer, vivre cette vie salubre et fascinante, surtout l'été; la finalité est donc presque uniquement la consommation.

Après avoir précisé qu'il ne s'agit pas d'une distinction purement formelle vu que la consommation – la demande – de biens suit des critères quasi uniformes, que ceux-ci sont différents s'il s'agit de biens indispensables (secteur naval) ou de biens superflus (secteur nautique), que cette demande s'avère beaucoup plus élastique dans ce second cas et donc de nature à être beaucoup plus sensibilisée par des variations des prix unitaires de ces biens, l'auteur se demande quel peut être la conséquence de ce genre de comportement du marché, non seulement au niveau théorique mais également au niveau pratique.

D'où la nécessité de procéder à des recherches approfondies destinées à vérifier les caractéristiques et les variations du marché selon les types et les classes d'embarcations pour essayer de mettre en place une méthodologie des critères d'estimation dans le secteur en fonction des conditions et des besoins actuels.

PREMESSA

MARIO CALAMIA *

Mi trovo qui a moderare questa Tavola Rotonda su « Estimo navale e nautico » e non posso nascondere un certo imbarazzo nell'essere insieme con tanti esperti specifici del settore. Ma l'amico prof. Sorbi prima e il Comitato Scientifico del Ce.S.E.T. poi, rifacendosi ai miei precedenti marinari, ed alla mia posizione attuale, anche di docente presso l'Accademia Navale, hanno voluto che dessi all'iniziativa il mio modesto contributo.

Eccomi qua, pertanto, e prima di dare la parola agli illustri relatori vorrei fare qualche modesta considerazione di carattere essenzialmente storico per evidenziare l'attualità di questo Incontro.

Ho avuto occasione di sfogliare alcuni fascicoli de « La Marina Italiana » degli anni Venti (1925 e 1928-29) e sono rimasto colpito dalla « passione » con cui il problema del « deprezzamento delle navi » veniva trattato. I lavori dell'Ing. Famularo, dell'Ing. Scribanti e, in particolare, dell'Ing. Albini testimoniano, già da allora, dell'importanza del problema.

La nave è un bene a vita limitata, soggetta ad irrimediabile deperimento col progredire del tempo. Passa, nel tempo della sua vita, da un valore iniziale, ossia valore a nuovo, ad un valore finale di demolizione.

Come ci passa? Ovviamente con una curva che ha una sua concavità: ecco, un problema dibattuto in quegli anni era se questa concavità è rivolta verso l'alto o verso il basso: è un tipico problema di previsione, di stima del bene, di estimo, fatta in base a considerazioni di tipo specifico. E contro quelli che ritenevano la concavità rivolta verso l'alto l'ing. Scribanti controdeduceva:

« Trovo inaccettabile che il simbolico dente del tempo morda la nave più profondamente nei primi che non negli ultimi anni della sua esistenza; tale conclusione aberrante deriva dal vedere la nave, avanzante nell'età, solo come un organismo che sta materialmente deperendo e non

* Prof. Ordinario di Campi elettromagnetici e circuiti nell'Università di Firenze e docente presso l'Accademia Navale di Livorno.

già come *un organismo economico del quale vanno diminuendo gli anni di utile attività* ».

In queste considerazioni, che risalgono a 60 anni fa, è possibile trovare una chiave di lettura, a mio modesto avviso, di questa Tavola Rotonda. Il problema è un problema reale, ancora oggi, vivo ed aperto: vediamo se si riesce a portare un contributo reale a questo problema, che non è nato oggi, se sessanta anni fa appassionava tecnici ed economisti, esattamente le stesse persone che ritroviamo, ora intorno a questo tavolo, ed alle quali provvedo a dare la parola.

Summary

After greeting the participants, the paper notes the passionate interest in the problem of « ship depreciation » in the 1920's.

A ship deteriorates with time and thus in the course of a finite life-span its « new » value declines to a final value as scrap. This presents a typical problem of prediction, of the assessment of an object, of valuation, one which remains vital, and open, to the present day.

Résumé

Après avoir salué les participants, l'intervenant souligne que le problème de la « dépréciation des navires » était déjà considéré avec grand intérêt.

Avec le temps le navire est un bien sujet au vieillissement et il passe donc au cours de sa brève existence d'une valeur initiale « de neuf » à une valeur finale de « démolition ».

Ceci représente un problème typique de prévision, d'estimation du bien, problème toujours plus vif et d'actualité que jamais.