

VALORE DI MERCATO DELLA NAVE

Com.te ENRICO PETAGNA *

Scopo dell'intervento è quello di mettere in evidenza le difficoltà che si trovano a dover affrontare un perito e/o un consulente nautico allorché viene richiesto, vuoi da un Tribunale (vendita forzata), vuoi da un Collegio Arbitrale, di stabilire il valore di mercato di una nave.

In linea di massima si possono verificare due casi:

a) *Stabilire il minimo valore di vendita della nave.*

b) *Stabilire il valore di mercato della nave in un determinato momento della sua vita* (ad esempio al termine di una operazione di salvataggio coronata da successo).

A. *Minimo valore di vendita della nave*

È fuori dubbio che, da un punto di vista strettamente tecnico, il valore minimo di vendita corrisponde a quello della nave data alla disfattura, cioè il prezzo a rottame (scrap).

Il criterio guida che in genere si segue è:

1) Individuare il peso della nave scarica e asciutta, cioè il peso della nave senza merce, senza combustibile, senza acqua di riserva, senza equipaggio, senza viveri ed acqua potabile, senza le provviste necessarie per il funzionamento dell'apparato motore, in definitiva il *Light Displacement*.

Il dato può essere ricavato esaminando, se disponibile, il « Libretto di Stabilità » (Trim & Stability Booklet) previsto tanto dalla Convenzione per la Sicurezza della Vita Umana in Mare 1960 (SOLAS 60), che dalla Convenzione (vigente) per la Salvaguardia della Vita Umana in Mare 1974 (SOLAS 1974).

In caso tale libretto non sia disponibile il dato può essere ricavato dall'esame del Piano di Capacità della nave e dalla Scala dei Disloca-

* Consultant & Marine Surveyor, Livorno.

menti, estraendo il valore del Dislocamento (peso) della nave scarica ed asciutta (Dislocamento Leggero).

Nel caso siano mancati i succitati documenti (cosa che non dovrebbe, ma può verificarsi) si può far ricorso all'Architettura navale calcolando il Dislocamento (peso) della nave a pieno carico:

$$(1) \quad D = L_{pp} \times B_{max} \times T_{est.} \times c_b \times \rho$$

dove

L_{pp} è la lunghezza tra le perpendicolari, B_{max} è la larghezza massima, $T_{est.}$ è l'immersione media al bordo libero estivo, c_b è il coefficiente di finezza totale (rapporto tra il volume immerso della nave e il prodotto della lunghezza alla linea di galleggiamento per la larghezza per l'immersione), ρ la densità dell'acqua di mare.

Se da (1) si detrae la portata lorda (Deadweight) si ottiene il peso della nave scarica e asciutta.

2) Individuare le offerte di Mercato (sia Internazionale che Nazionale) per il ferro a rottame (Lire o Dollari per Kilo o Tonnellata).

È bene evidenziare che il costo del ferro a rottame (scrap) risente fortemente del mercato su cui viene venduto.

In particolare le oscillazioni di prezzo sono, principalmente, dovute sia al costo della mano d'opera, ben diverso a seconda del paese in cui viene perfezionato l'acquisto, sia alla domanda interna per tale tipo di metallo. Basti pensare che nel 1987, periodo marzo-aprile, il prezzo per tonnellata variava dai 136 Dlr nella Corea del Sud ai 106 Dlr nella Francia, contro, mediamente 34 Dlr per tonnellata in Italia (cambio medio 1300 Lire = 1 Dlr).

3) Tenuto conto del peso della nave scarica e asciutta nel costo del ferro a rottame, una semplice moltiplicazione consentirà di stabilire il minimo prezzo di vendita della nave.

B. Valore di mercato della nave

Non si nasconde che, allo stato dei fatti, stante, per quanto è nelle conoscenze di chi parla, la *manca* di testi italiani sull'argomento, l'individuazione di tale dato è più complessa, difficile e soggetta a critica.

Si è del parere che il prezzo di mercato della nave, se si vuole usare il metodo comparativo, deve essere stabilito *non in base all'offerta*, ma *in base agli effettivi contratti perfezionati*.

Infatti l'autorevole testo « Ship's Value » ed. 1986 Lloyds' of London Press Ltd. di Kaj Pineus, PhD, hc, LLB, commissario di Avaria per l'intera Svezia, Vice Presidente onorario del CMI (Comitato Marittimo Internazionale) e membro esecutivo del Comitato stesso, nel trattare il valore di mercato dice: « è il più alto prezzo che il normale venditore

può ottenere cedendo la sua proprietà e il più basso prezzo che il normale acquirente vorrà pagare per la tessa ».

1) Il già citato testo, ai fini di stabilire il prezzo di mercato di una nave, tra gli elementi che portano a stabilire detta voce indica: le dimensioni, il tipo, l'età, le condizioni di classe e il suo mantenimento, la velocità, il consumo di combustibile, gli spazi per il carico, i mezzi di imbarco e sbarco, gli impianti frigoriferi etc.

2) In Giappone vi sono tre valutatori autorizzati, lo Japan Shipping Exchange, il Nippon Kaiji Kentei Kyokai (New Japan Surveyors Association) e lo Shin Nihon Kentei Kyokai (Sworn Measurers Association) che, nello stabilire il valore di una nave, prendono in considerazione lo stato di manutenzione, *le effettive vendite recenti* di navi similari, la situazione generale dei noli.

Essi arrivano al deprezzamento sulla base di statistiche, assumendo il 10% come valore di rottame e il 100% come valore di costruzione della nave al momento della valutazione; i punti intermedi sono individuati *plottando* le vendite effettive e tracciando una curva in cui è possibile leggere il reale deprezzamento.

3) Sulla falsa riga di quanto indicato nel precedente punto 2 chi parla ha, ad esempio, provveduto a valutare la nave XX impostata nel 1954, consegnata al Committente nel 1957 e affondata nel gennaio 1970, aiutato, nella sua valutazione, dalla conoscenza del prezzo di vendita della nave al Committente, nonché dei Rogiti Notarili e delle Dichiarazioni di Autorità Marittime che individuavano, nel tempo, il valore di mercato della nave dal 1957 al 1968, anno dell'ultimo passaggio di proprietà.

Lo scrivente si augura che a cura, ad esempio del Ministero della Marina Mercantile, vengano pubblicizzati gli studi fatti per stabilire il valore di mercato di una nave, così che tutti coloro che si trovino nella necessità di dover stimare, valutare, in definitiva esprimere un parere circa il valore di una nave, siano messi in condizione di, quanto meno, seguire uno stesso metodo.

NOTA: Il quotidiano « Italia Oggi » nel numero in edicola il martedì reca nella parte Finanza, Economia Mare la compravendita delle navi sia allo stato sano, sia quando si sono verificate le vendite a rottame.

Summary

The aim of the speech is to emphasize the difficulties that a marine surveyor/consultant has to face when he is asked by a Court (Enforced Sale) or by Arbitrators to assess the market value of a ship.

Taking into account that, as a general rule, two cases can occur:

- a) *To assess the minimum sale value of the ship.*
- b) *To assess the market value of the ship at a given moment of her life (e.g. at the completion of a successful salvage operation).*

Both the cases are discussed, examined and their solution indicated. As far as the case b) is concerned, the speaker complains the lack of Italian test-books on the subject with consequent more complex, difficult and open to criticism detection of the required data.

Finally the speaker hopes that, edited e.g. by The Merchant Navy Ministry, the studies to assess the market value of a ship will be divulged so that all the persons who have to assess the value of a ship will be in condition to follow at least the same system.

Résumé

Le but de l'intervention est de mettre en évidence les difficultés qu'un expert/conseiller naval doit affronter quand il lui vient réclamé d'un Tribunal (vente aux enchères) ou d'un Collège d'Arbitres d'établir la valeur marchande d'un navire.

On doit tenir compte qu'en général ils se peuvent vérifier deux cas:

- a) *Établir le minimum valeur de vente du navire.*
- b) *Établir la valeur marchande du navire dans un précis moment (par exemple au terme d'une opération de sauvetage couronnée d'un succès).*

On discute les deux cas, on les examine et on indique les solutions. Par ce qui concerne le cas b), le parleur déplore la manque des textes en italien sur le sujet et de la conséquent individuation du donnée réclamée plus complexe, difficile et ouverte aux critiques.

En fin le parleur souhaite qui soient répandus, par exemple par le soins du Ministère de la Marine Marchande, les studies qu'en a fait pour établir la valeur marchande d'un navire; ça permettrait à tous ceux qui doivent établir la valeur d'un navire d'avoir la possibilité de suivre, au moins, la même méthode.