

CARLO GANDOLFO *

In qualità di consulenti ed esperti tecnici navali siamo chiamati spesso ad esprimere pareri e valutazioni su navi e sui danni che le medesime navi possono subire durante la loro vita.

Per maggiore facilità di esposizione è opportuno dividere le valutazioni commerciali delle navi nella loro globalità dai danni.

Le valutazioni delle navi sono a loro volta articolate come segue:

a) *Valutazioni di navi eseguite per conto di Banche, Finanziarie od altri Enti.*

Per questo tipo di lavoro si usano varie metodologie, anche in maniera contemporanea, che sono già state descritte nei precedenti interventi.

Resta fermo comunque che grande peso per il nostro lavoro, hanno i bollettini e le informazioni dei grandi Brokers inglesi.

b) *Valutazione per conto di Armatori o potenziali Armatori.*

In tali casi oltre che valutazioni generali si fanno anche delle considerazioni di mercato internazionale, di esistenza o meno di contratti di trasporto vantaggiosi, di esigenze pratico-economiche del committente e di costi gestionali eventuali.

È infatti possibile che in un determinato momento sia più vantaggioso possedere una rinfusiera di piccolo tonnellaggio piuttosto che una full container giramondo, e questo è determinato da fattori strettamente collegati con l'Armatore stesso, la sua nazionalità e le sue possibilità di acquisire traffico redditizio di un certo tipo.

Per quel che concerne invece le valutazioni estimative dei danni nave scafo/macchina il discorso è ovviamente diverso.

* Marine Surveyor, Livorno.

In questi casi noi tecnici siamo agevolati da prezzari dei Cantieri, dai costi internazionali ottenuti dalle banche dati dei Lloyd's di Londra e dalla London Salvage Association, di cui il nostro studio è fiduciario.

Pertanto, servendosi della « giurisprudenza » acquisita negli anni e aiutati dalle informazioni dei computers dei Lloyd's siamo in grado, in tempi abbastanza brevi, di eseguire stime, valutazioni e analisi di preventivi.

Purtroppo molte volte siamo chiamati in tempi brevissimi a dare giudizi e stime a caldo e in tali casi siamo aiutati più che altro dall'esperienza.

Si potrebbero citare in merito decine di episodi, anche abbastanza paradossali, nei quali i nostri clienti avrebbero preteso di conoscere l'entità di un danno composto e complesso in pochi minuti.

Questo atteggiamento ha ovviamente una giustificazione negli alti costi giornalieri delle navi; e talvolta può essere causato dalla necessità di portare avanti azioni legali conservative (come ad esempio nel caso in cui siano coinvolte in un sinistro navi e/o Armatori stranieri « ombra »).

Altro aspetto del nostro lavoro è quello delle visite di stato, condizione e valutazione di navi e imbarcazioni da diporto fatte per conto di Compagnie di Assicurazione, P & I Clubs e così via.

In questi casi si opera in modo simile a quanto prima detto con un riguardo particolare alle dotazioni di sicurezza della nave, e alla cura che gli Armatori hanno dei loro mezzi.

Per finire questo intervento, resta da citare il lavoro di controllo che si esegue per Noleggiatori all'inizio e alla fine di un contratto di Noleggio Marittimo.

Le cosiddette on-Hire/of-Hire Surveys sono all'ordine del giorno nel nostro lavoro, e in queste ispezioni si cerca di avere una « fotografia » più dettagliata possibile della nave sotto esame, per evitare di far pagare dei costi ingiustificati al proprio cliente.

L'esposizione fatta è ovviamente lacunosa e richiederebbe un approfondimento che queste pagine non consentono, ma è necessario fare una sola ultima constatazione e cioè quella che nel proprio lavoro il perito tecnico navale non è supportato da una robusta teoria, fatta di studi, di interscambi con altri tecnici e di utili tavole rotonde come questa del Ce.S.E.T., per cui in gran parte ci si deve rivolgere all'estero e alla propria esperienza per svolgere un lavoro che ogni volta è diverso.

Summary

« We are Marine Surveyors and Consultants and we are frequently required by Hull Underwriters, Banks, P&I Club, The Salvage Association London, Lloyds etc., to estimate ships and damages suffered by the same. Furthermore we are appointed by Owners/Charterers to carry out ON/OFF-HIRE Surveys.

It is important to note that the marine field requires a large experience, good technical knowledge, but the Lloyd's computerized system of data bank is of paramount importance for us ».

Résumé

« Notre Bureau d'Expert Maritime et Expertises fait souvent des valuations de bateaux, calculations de dommages aux mêmes, tout cela pour compte de Assurance de Coque, P&I Club, Salvage Association, Lloyd's etc. En outre, on fait des controls de bateaux pour ON/OFF-HIRE.

En notre travail est de grande aide l'expérience et les notices traitées de la banque de données des Lloyd's de Londres ».

G. DANDRI *

Il mio non vuole essere un vero e proprio intervento ma più semplicemente una domanda, preceduta peraltro da una necessaria premessa.

La premessa è questa. Io insegno estimo a dei futuri architetti, e cioè a dei produttori, sicché il mio corso si concentra sulla stima dei valori costo (di beni ancora da produrre) piuttosto che su quelli di mercato (di beni già esistenti). Lo stesso penso che debba avvenire per la Marina Militare, di regola committente di navi ancora da costruire piuttosto che acquirente di navi usate.

Nel campo dei beni di uso lungamente durevole – come appunto edifici, navi, eccetera – la stima dei costi oggi non è più una semplice somma di prodotti, bensì uno strumento decisionale più sofisticato e complesso. La decisione non consiste più nell'accettare e sottoscrivere una semplice – ancorché corretta – previsione di costo di produzione.

Spesso si chiede di poter confrontare e decidere tra più soluzioni tecnologiche e quindi tra costi di produzione diversi, quando non si chiede di conoscere anche i rispettivi costi d'uso per poter confrontare i cosiddetti costi globali. Si passa così dal semplice *cost estimating* al *cost engineering*.

Ma sempre più spesso si chiede non solo di confrontare tra loro progetti – e quindi più costi – alternativi, ma anche le relative prestazioni e le corrispondenti coppie di rapporti costi/prestazioni, passando dal *cost-engineering* al *value-engineering*.

Io ho conosciuto il *value-engineering* in America, quando era già applicato al settore delle costruzioni. Ma non mi è stato difficile scoprire che le prime applicazioni all'ingegneria civile erano state effettuate proprio dalla Marina Militare, dopo che essa le aveva applicate con successo proprio alle proprie navi e alle loro principali componenti: scafi, armi, equipaggi, con relativi costi e prestazioni.

Di qui la mia domanda: nel campo navale – e segnatamente da parte della Marina Militare – è conosciuta e applicata anche in Italia questa particolare estensione all'estimo conosciuta come *value-engineering*? E se sì, con quali mezzi e con quali risultati? Grazie.

* Prof. associato di Estimo nella Facoltà di Architettura di Genova.

Summary

Mr. Dandri asks whether the estimating of the construction costs has developed also in the Italian Navy in the same way he has seen in USA, both in the building and in the naval construction: that is the progress from cost estimating first to cost engineering (comparison among several technical alternatives and their costs) and then to value engineering (comparison not only among costs but also among the performances of alternative solutions) in order to optimize the cost/performance relationship.

Résumé

M. Dandri demande si l'estimation des coûts de construction a connu dans la Marine Militaire italienne la même évolution qu'il a pu constater aux États Unis soit dans la construction de bâtiment que dans la construction navale: c'est à dire le passage du *cost estimating* au *cost engineering* (comparaison entre plusieurs solutions techniques et coûts respectifs) et au *value engineering* (comparaisons non seulement entre les coûts mais aussi entre les performances de solutions alternatives) pour optimiser le rapport coût/performance.