

PAGLIA
&
ASSOCIATI



COMPETENZA E
PROFESSIONALITA'
DAL 1987

Paglia & Associati s.a.s. – Via Ottava Società Case 8/10 – 16153 Genova P.IVA 01558720999 – www.pagliaeassociati.it

LA STIMA DEI MEZZI D'OPERA e dei MACCHINARI
DELLE SOCIETA'

COME VALUTARE I MEZZI OPERATIVI AZIENDALI E I MACCHINARI

La stima dei mezzi d'opera e dei macchinari delle società è da sempre una procedura estimativa che – NELLA MAGGIOR PARTE DEI CASI - viene troppo banalizzata e ridotta a semplici proiezioni sintetiche prive di qualunque oggettività e rispondenza procedurale.

Le peculiarità delle stime in questione comportano l'esposizione di alcune premesse metodologiche indispensabili alla precisa individuazione dell'aspetto economico da osservare, essendo il giudizio di stima stesso la previsione della più probabile equivalenza tra il valore industriale residuo e il valore di congruità.

I fattori e le caratteristiche intrinseche che principalmente influenzano il valore residuo di un automezzo o di una apparecchiatura, in linea di massima, possono essere le seguenti:

- L'utilizzo [in termini quantitativi, intensivi e qualitativi]
- L'incidenza degli agenti fisici naturali¹ [il sole, le intemperie] •
- L'incidenza degli eventi avversi eccezionali
- Danni da incidente
- L'obsolescenza.

La perdita di valore correlabile all'utilizzo è funzione diretta del logorio fisico dei

¹ In questo senso pensiamo ad esempio l'agire del sale delle strade sul fondo di una macchina non regolarmente lavata, i danni causabili da una violenta grandinata senza trascurare possibili incendi alluvioni ecc...

componenti del macchinario che – di regola – comportano una parallela diminuzione dell'efficienza del bene, ma soprattutto una crescita esponenziale dei costi di manutenzione [sostituzione pezzi, maggiori interventi ordinari, revisioni straordinarie, ecc...].

Di regola, il deprezzamento dovuto all'utilizzo viene computato in modo proporzionale alla normale utilizzazione del bene stesso e, pertanto, risulta indissolubilmente connesso al chilometraggio percorso [per i macchinari si parla di ore lavoro] e all'età del medesimo veicolo, verificabile mediante il confronto con l'anno di acquisto.

Nella pagina successiva si riporta una tipica curva di deprezzamento di un mezzo operativo, da cui possono essere desunti, in funzione dell'anzianità dell'apparecchiatura i coefficienti da utilizzare per determinare il valore residuo del singolo componente o gruppo di componenti rispetto al valore attuale.

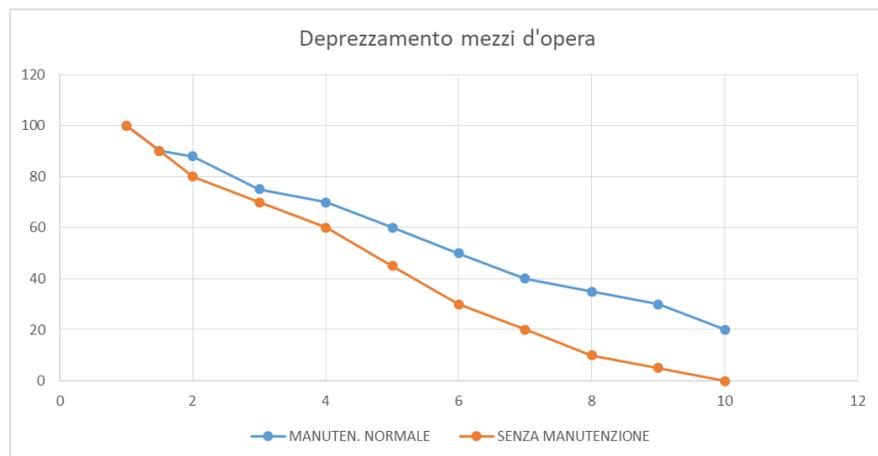
Tuttavia, l'esemplificazione pratica non consente di generalizzare ogni percorso estimativo.

E' infatti plausibile che ogni singolo macchinario interpreti una propria ed esclusiva curva di deprezzamento che tuttavia, come nel caso generico indicato, tende a manifestare l'incremento del deprezzamento in modo più o meno proporzionale con il passare degli anni.

Il grafico sotto riportato individua il percorso tipico di deprezzamento dei beni. Il medesimo risulta accentuato nell'immediatezza dell'acquisto e solo successivamente più moderato in ragione anche dei possibili eventi esterni quali ad esempio la costante presenza di interventi manutentivi ordinari [ad esempio

Naturalmente il danno risulta direttamente connesso alla tipologia di mezzo coinvolto con percentuali di ingerenza e caratterizzazione non sempre lineari ed identiche

tagliando annuo per le autovetture].



Come già anticipato nelle pagine precedenti il deprezzamento di un mezzo d'opera pur seguendo un andamento crescente al passare degli anni risulta direttamente correlato anche alla specifica intensità d'uso [nel grafico la linea ripercorre la tenuta di valore del bene].

Le linee sopra indicate risultano influenzate unicamente dal ciclo manutentivo ordinario. Appare ovvio evidenziare come un identico mezzo se sottoposto ad un chilometraggio anormale o assolutamente intensivo tenda – inevitabilmente – a dimostrare un deprezzamento più che proporzionale rispetto alla linea di deprezzamento del solo normale ciclo manutentivo.

Il grafico è quindi solo indicativamente orientativo del processo di degrado che, di regola condiziona i mezzi d'opera.

Gli *agenti fisici naturali* tendono a condizionare solo alcuni dei mezzi circolanti. I medesimi fattori risultano invece trascurabili nel caso di macchinari posti all'interno di fabbricati.

In parallelo, appare evidente come il degrado imputabile agli agenti fisici naturali

risulti meno interagente con i mezzi operativi e più consistente in concomitanza dell'analisi dei mezzi privati.

Il degrado del colore della carrozzeria, normalmente imputabile all'azione del sole è infatti quasi trascurabile nella disamina dei mezzi operativi e molto più pressante, ad esempio, nella valutazione delle autovetture private.

Diverso il confronto con i danni da incidente.

In questo caso pare opportuno evidenziare come i danni da piccoli incidenti [sfregamenti, lievi ammaccature, ecc...] risultino maggiormente incidenti sul parco mezzi privato [autovetture private] e meno incidenti sulla configurazione e valutazione di un mezzo d'opera.

In caso di singola necessità deve comunque essere utilizzato un preciso coefficiente di deprezzamento e/o ragguglio.

Oltre al deprezzamento legato all'utilizzo dei macchinari e dei mezzi d'opera occorre – di regola - considerare anche l'incremento della cosiddetta *obsolescenza tecnologica*.

L'obsolescenza consiste nel superamento tecnologico del bene strumentale ed è normalmente legata al progresso tecnologico che immette sul mercato beni maggiormente performanti ed evoluti rendendo meno competitivi e meno apprezzabili i beni in essere.

Trattasi di un contesto di analisi che risulta poco percepibile, ma che – in termini dottrinali – caratterizza moltissime disamine estimative.

Di regola il superamento tecnologico di un macchinario incide, ad esempio, sul numero di pezzi producibili al minuto o all'ora.

In parallelo il superamento tecnologico, in molti casi, influisce direttamente sul costo di produzione imponendo – rispetto ai nuovi macchinari maggiore consumo

energetico, maggiore sfrido, maggiori imperfezioni, ecc...

In altre parole, l'impiego da parte di un'impresa di attrezzature obsolete nel processo produttivo conduce ad un regime dei costi di produzione maggiore rispetto a quello delle imprese che usano fattori produttivi più moderni e competitivi. L'obsolescenza tecnologica deve essere opportunamente calibrata in ragione della specifica destinazione d'uso dei singoli automezzi, specie in un contesto di elevatissima marginalità dei mezzi oggetto di stima [beni destinabili solo ed esclusivamente a quella funzione].

Il confronto, in questi casi, deve essere doverosamente sviluppato nella stretta disamina dei miglioramenti tecnologici che hanno caratterizzato solo ed esclusivamente quella specifica tipologia di macchinario.

I fattori caratterizzanti l'obsolescenza, di natura essenzialmente tecnologica, sono ulteriormente influenzati da aspetti accessori sia tecnologici che puramente economici quali:

Svalutazione immediata ascrivibile alla perdita di valore immediatamente successiva all'atto dell'acquisto.

Secondo parte prevalente della dottrina il deprezzamento risulta direttamente proporzionale al grado di perfezione e specializzazione del medesimo macchinario.

In altre parole, al crescere della specializzazione del macchinario tende a dilatarsi anche la percentuale di deprezzamento iniziale. Tale aspetto riguarda, peraltro, anche le comunissime autovetture.

Il percorso di analisi del deprezzamento tecnologico, nel caso di particolarissime apparecchiature produttive deve tenere altresì conto anche degli eventuali costi da sostenersi per l'addestramento del personale addetto sia alla produzione e sia alla

manutenzione dei medesimi macchinari.

Fungibilità del macchinario. E' evidente come l'elevata peculiarità funzionale di un macchinario e/o mezzo d'opera imponga – in caso di alienazione – un severo confronto anche e soprattutto con la domanda del medesimo bene sul mercato, specie con riferimento al mercato dell'usato.

Attrezzatura e accessori. La dotazione di accessori non comuni o normalmente non ricompresi nella versione "base" del macchinario, la presenza di installazioni "aftermarket" ritenute utili o vantaggiose alla produzione, di regola, incidono beneficamente sul valore del bene.

Un importante limitazione, risiede nell'elevata specializzazione produttiva dell'installazione o del *upgrade* installato. Se quest'ultimo miglioramento risulta funzionale solo ed esclusivamente ad una specifica linea produttiva e/o utilizzo, il medesimo accessorio, indipendentemente dal valore iniziale di acquisto – sul libero mercato – tende inevitabilmente ad evidenziare un deprezzamento più che proporzionale.

Tale aspetto risulta infatti connesso alla scarsa commerciabilità del medesimo accessorio che, connesso solo ed esclusivamente ad un'unica funzione, NON troverà sul mercato un numero di richiedenti abbastanza dilatato.

Trattasi di riflessione da calibrarsi su ogni singolo macchinario e/o mezzo d'opera.

Manutenzione ordinaria straordinaria. Un macchinario, al pari di un edificio, se sottoposto a programmi di manutenzione ciclica, preventiva e non solo riparativa tende – naturalmente – a manifestare un buon mantenimento del valore essenziale e/o funzionale.

La presenza di percorsi manutentivi standard e non solo obbligatori in termini normativi, consente alle aziende di mantenere elevata la funzionalità e il livello di

rispondenza produttiva del macchinario e/o del mezzo.

Tale aspetto incide beneficamente sulla resa oraria e/o chilometrica del *subject* di stima e ne consente una compressione dei costi di funzionamento unitario.

Il percorso manutentivo allontana inoltre il rischio di improvvise interruzioni del ciclo produttivo e/o di servizio con conseguenti crolli del possibile ricavo o dell'efficienza del servizio offerto.

Appare evidente come il ciclo manutentivo dei mezzi d'opera su gomma debba essere correlato *in primis* ai chilometri percorsi.

Le apparecchiature, a differenza dei mezzi d'opera sopra descritti, manifestato il loro grado di manutenzione con specifica relazione al numero di ore di lavoro effettivo. Il rapporto di efficienza manutentiva deve essere quindi direttamente correlato all'utilizzo giornaliero o annuo del medesimo macchinario [in questa casistica rientrano anche i mezzi cingolati].

Di seguito un'esemplificazione schematica delle interazioni e delle riflessioni necessarie alla stima di un mezzo d'opera.

La nostra società da oltre trent'anni interviene nelle filiere estimative in esame per determinare con assoluta precisione ogni dettaglio valutativo.

Il nostro team di professionisti rimane a disposizione per qualsiasi approfondimento in merito.

www.pagliaeassociati.it telefono 0106512078 cellulare 3398588871 – 3713700396

SCHEDA N°	1						
DESCRIZIONE	IMMAGINE	TARGA	ANNO ACQUISTO	ANNO COSTRUZIONE	codice euro	NOTE	
Furgone marca _____		AA000AA	2016	2016	5		
STATO MANUTENTIVO	DESCRIZIONE			CHILOMETRI PERCORSI [**]			
	DRIVE BY [*]						
FONTI DATI	COMMITTENTE			(b)	40.209	Fonte dato: COMUNICATO DAL COMMITTENTE	
TAGLIANDO MANUTENZIONE	EFFETTUATO						
SOPRALLUOGO VISIVO	EFFETTUATO						
CARROZZERIA	SUFFICIENTE CON SFREGAMENTI						
INTERNO	NORMALE USURA						
MOTORE [Funzionamento]	NON VERIFICABILE						
[*] La stima viene effettuata sulla sola visione preliminare del bene. Esclusa qualsiasi prova motore, movimento, comportamento operativo o similare. Il valore si sviluppa sulla base delle dichiarazioni verbali del committente [effettuazione tagliando manutentivo, revisione]							
DATI BILANCIO							
Note relative al Bilancio:							
VALORE DI ACQUISTO [c]	18.400,00 €	PARZIALMENTE AMMORTIZZATO	VALORE A BILANCIO [h]		3.680,00 €		
ANNO DI ACQUISTO [d]	2016	ANNO DI VITA TRASCORSI [e]	5	VALORE ACQUISTO RIVALUTATO [g]	19.480,00 €		
[g] calcolo della rivalutazione monetaria senza applicare gli interessi legali							
CHILOMETRI MEDI ANNUI [i]	10.052	CHILOMETRI GIORNALIERI [ii]	28				
[ii] Calcolati su base 365 giorni un turno giornaliero							
VITA UTILE STIMATA [***] [l]	10	VITA UTILE ULTERIORE [m]		5			
[***] Per veicolo condotto normalmente, in normale stato conservativo e in assenza di logoramento da uso intensivo Il calcolo è stato effettuato anche sulla base del chilometraggio annuo medio							
PROIEZIONE DEI VALORI							NOTE
COEFFICIENTE DI OBSOLESCENZA [n]	[e]/[l]			0,50			
COEFFICIENTE SUPERAMENTO TECNOLOGICO [o]			0,95				
VALORE PARAMETRIZZATO AGLI ANNI TRASCORSI [Su base valore di acquisto] [n]			4.370,00 €		((c)/[l])*[m]		
[vita utile rimanente rapportata alla durata complessiva e al solo costo iniziale]							
VALORE PARAMETRIZZATO AGLI ANNI TRASCORSI [Su base valore acquisto rivalutato] [o]			4.626,50 €		((g)/[l])*[m]		
[vita utile rimanente rapportata alla durata complessiva e al costo iniziale rivalutato]							
VALORE MEDIO			4.498,25 €		([n]+[o])/2		
DEPREZZAMENTO PERCENTUALE RISPETTO A VITA UTILE STIMATA			50,00%		[e]/[l]		
DEPREZZAMENTO RISPETTO A SEMPLICE ISPEZIONE VISIVA [Esclusa qualsiasi verifica in movimento o in officina]			direttamente proporzionale				
MERCATO DI RIFERIMENTO PER EVENTUALE ALIENAZIONE			MOLTO LIMITATO				
VALORE DI RIFERIMENTO TRATTO DA BORSINI	NESSUNO		-		€ [Mezzo d'opera difficilmente comparabile]		
VALORE DI STIMA PROPOSTO	4.500,00 €						

AEQUA ROMA Servizi per le entrate di Roma Capitale

AFOR Formazione, Milano

AGORA' Ricerca e Formazione, Milano

ASSET e PROPERTY MANAGEMENT S.r.l., Parma

ASSOCIAZIONE COMUNI BRESCIANI, Brescia

ATA S.p.a. Azienda Multiservizi, Savona

AZIENDA OSPEDALIERA "SANTA CORONA", Savona

AZIENDA OSPEDALIERO UNIVERSITARIA, Ferrara

AZIENDA SANITARIA di MASSA e CARRARA,

AZIENZA SANITARIA di VERCELLI,

AZIENDA SANITARIA di TORINO 5,

AZIENDA SANITARIA "USL2Umbria", Terni

BANCA CARIGE

BANCA DI ROMA

BELLUNO TECNOLOGIA, Belluno

CMCI S.c.a r.l., Genova

CENTRO STUDI BELLUNESE, Belluno

CONFSERVIZI - CISPEL - LAZIO, Roma

COLLEGIO DEI GEOMETRI di GENOVA, Genova

COLLEGIO DEI GEOMETRI di SAVONA, Savona

COMUNE DI AGRATE BRIANZA, Monza Brianza

COMUNE DI ALBISSOLA MARINA, Savona

COMUNE DI AREZZO, Arezzo

COMUNE DI BASSANO DEL GRAPPA, Vicenza

COMUNE DI BASTIA UMBRA, Perugia

COMUNE DI BERGAMO, Bergamo

COMUNE DI CARRARA, Carrara

COMUNE DI CASALE MONFERRATO, Alessandria

COMUNE DI CASTAGNETO CARDUCCI, Livorno

COMUNE DI CHERI, Torino

COMUNE DI CUNEO, Cuneo

COMUNE DI EMPOLI, Firenze

COMUNE DI FINALE LIGURE, Finale Ligure

COMUNE DI GARDONE RIVIERA, Brescia

COMUNE DI MASSA, Massa

COMUNE DI MELEGNANO, Milano

COMUNE DI NOVI LIGURE, Alessandria

COMUNE DI PERUGIA, Perugia

COMUNE DI PESCHIERA BORROMEO, Milano

COMUNE DI PRATO, Prato

COMUNE DI ROSIGNANO MARITTIMO, Livorno

COMUNE DI SANREMO, Sanremo

COMUNE DI SESTO SAN GIOVANNI, Milano

COMUNE DI SIENA, Siena

COMUNE DI TREVISO, Treviso

COMUNE DI VADO LIGURE, Savona

COMUNE DI VIGEVANO, Pavia

CONFCOMMERCIO, Pisa

CONFCOMMERCIO, Lecce

C.S.B. Centro Studi Bellunese, Belluno

D'APPOLONIA S.p.a., Genova

ECOUTILITY COMPANY, Parma

FIMAA, Lecce

FONDAZIONE NAPOLEONE LOMELLINI, Genova

FRATELLI DE CIAN s.p.a., Belluno

INSIEL Informatica, Trieste

INVA Informatica Valle D'Aosta, Aosta

ISFOR 2000 Istituto Superiore di Formazione, Brescia

KIWA CERMET, Bologna

MEA Melagnano Energia Ambiente, Milano

OSSERVATORIO LIGURE di STUDI TECNICI, Genova

PARCHI NICOLO' s.r.l., Genova

PROGETTO DIFESA, Unione Consulenza Forense, Monza

PROVINCIA DI ALESSANDRIA, Alessandria

PROVINCIA AUTONOMA DI BOLZANO, Bolzano

PROVINCIA DI LATINA, Latina

REGIONE VENETO, Venezia

RIMit, Rete Immobiliare Italiana

RINA 1861 Registro Navale Italiano, Istituto di certificazione

SAN MARCO S.p.a. riscossione tributi, Segrate, Milano

SAT Servizi Ambientali Territoriali, Vado Ligure, Savona

SINCO Sistemi e Ingegneria, Genova

UNIONE INDUSTRIALI SAVONA, Savona

VALORE REALE Sgr, Milano

Clienti istituzionali

Ultimo periodo



Paglia & Associati s.a.s. – Via Ottava Società Case 8/10 – 16153 Genova