

## BREVE STORIA DELLA FIGURA DEL PERITO NAVALE ( SURVEYOR )



**1524.** Nasceva in **Inghilterra** l'ufficio del dipartimento "*Surveyor and rigger of the navy*" ( rinominato nel 1860 *Controller of the navy* ).



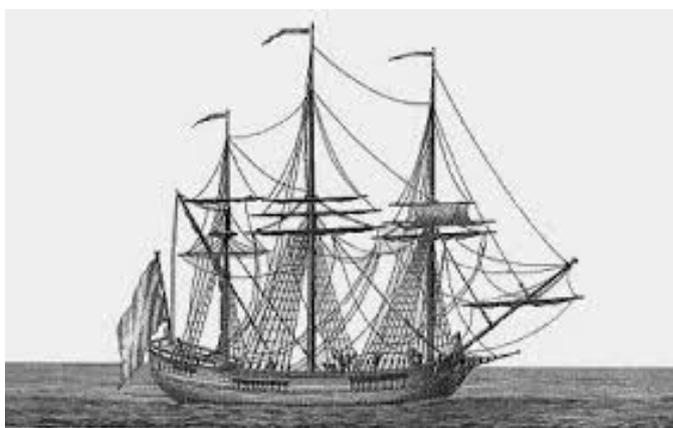
L'ufficio fu fondato sotto **Enrico VIII d'Inghilterra** e fino al 1611. L'ufficio del **Surveyor** disegnava i progetti a cui i costruttori navali privati erano tenuti ad attenersi nel costruire le navi. Fino al 1745 il lavoro di progettazione effettivo per le navi da guerra costruite in ogni **Royal Dockyard** era principalmente responsabilità del singolo Master Shipwright di quel Royal Dockyard e il titolare aveva la responsabilità generale della progettazione delle navi da guerra inglesi.

In pratica tra i **primi periti navali ufficiali della storia** Benjamin Gonson (1525-1577) fu il primo Surveyor della Royal Navy.

Si occupavano principalmente di tenere i libri delle riparazioni, manutenzioni e allestimenti per le navi da guerra costruite in ogni **Royal Dockyard** del paese e valutarne lo stato d'uso.

**Benjamin Gonson** ha iniziato la sua carriera come maestro d'ascia privato. Iniziò il suo lavoro governativo quando fu nominato nel nuovo Consiglio della Marina istituito da Enrico VIII il 24 aprile 1546 come Ispettore e Rigger della Marina. Ha ricoperto questo incarico fino al 1549, quando gli successe l'ammiraglio William Wynter. L'8 aprile 1549 fu nominato tesoriere delle cause marine che prima mantenne da solo (fino al 18 novembre 1577), e poi insieme all'ammiraglio John Hawkins (fino al 26 novembre 1577)

**1623.** Anno della fondazione del primo **Istituto Nautico italiano** che ebbe sede presso il Collegio di San Giuseppe a Chiaia a **Napoli**, dedicato esclusivamente alle discipline nautiche.



L'**Istituto Nautico** partenopeo noto anche come scuola "Scipione Cosso" (dal nome del principe gesuita che lasciò in eredità, nel 1648, un'ingente somma al collegio) divenne ben presto una fucina per la formazione di ufficiali sia della Marina Mercantile che Militare, un'istituzione di prestigio frequentata prevalentemente da figli di marinai che diede impulso alla creazione di nuove scuole deputate allo scopo (Palermo, Genova, Cagliari, Nizza e Chiavari, poi Ancona, Pesaro, Rimini e Livorno).

In seguito sorsero le scuole nautiche anche a **Marsiglia** nel 1728 e a **Le Havre** poco tempo dopo, nel 1749 ne venne aperta una ad **Amburgo**, poi a **Trieste** nel 1754 e solo alla fine del '700 ne sorsero anche in Inghilterra.

**1760.** Il ministro **Bernardo Tanucci** introdusse, per venire incontro alla necessità di formare le maestranze, la sezione per le costruzioni navali e per tecnici professionali in ambito nautico.

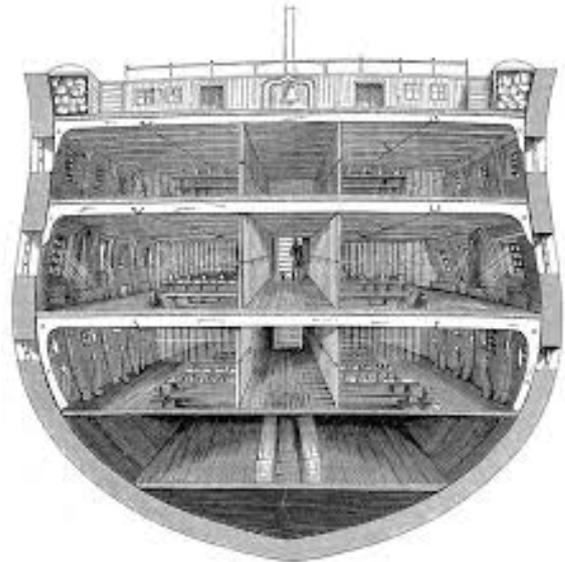
**1828.** Nasceva ad Anversa il "*Bureau de Renseignements pour les assurances maritimes*" ( "Ufficio d'Informazioni per le assicurazioni marittime" ), il quale si proponeva di informare gli assicuratori dei premi correnti sulle varie piazze commerciali e fornire nello stesso tempo "*una descrizione dettagliata delle buone e cattive qualità delle navi che frequentavano i porti principali dei Paesi Bassi*".

Nell'ottobre 1830 venne aperto il primo ufficio a Parigi ( Bureau Veritas ), che divenne nel 1833 la sede ufficiale dell'azienda. Nel 1839 seguì l'apertura di una sede in Italia.

Ispezionare, tramite i suoi capitani-esperti, un numero crescente di navi di cui venivano iscritte all'interno del Libro Registro annuale le quotazioni (detta *cote d'office*), per fornire una stima accurata sullo stato delle imbarcazioni e delle loro attrezzature

**1839.** Non c'era ancora l'Italia unita, i traffici erano cospicui per l'epoca, i cantieri numerosi e di buon livello tecnico e l'industria dell'armamento era dinamica ed intraprendente. Si nominarono quindi ben presto nei porti di Genova, Napoli, Ancona, Trieste, dei *capitani-esperti* che lasciarono poi il posto a veri **Periti** "*esperti in costruzioni navali e capaci di giudicare, nel corso delle visite, lo stato di una nave, o di sorvegliare con competenza la riparazione di un'avaria*".

I consigli e l'assistenza di questi periti erano molto apprezzati dagli Armatori.



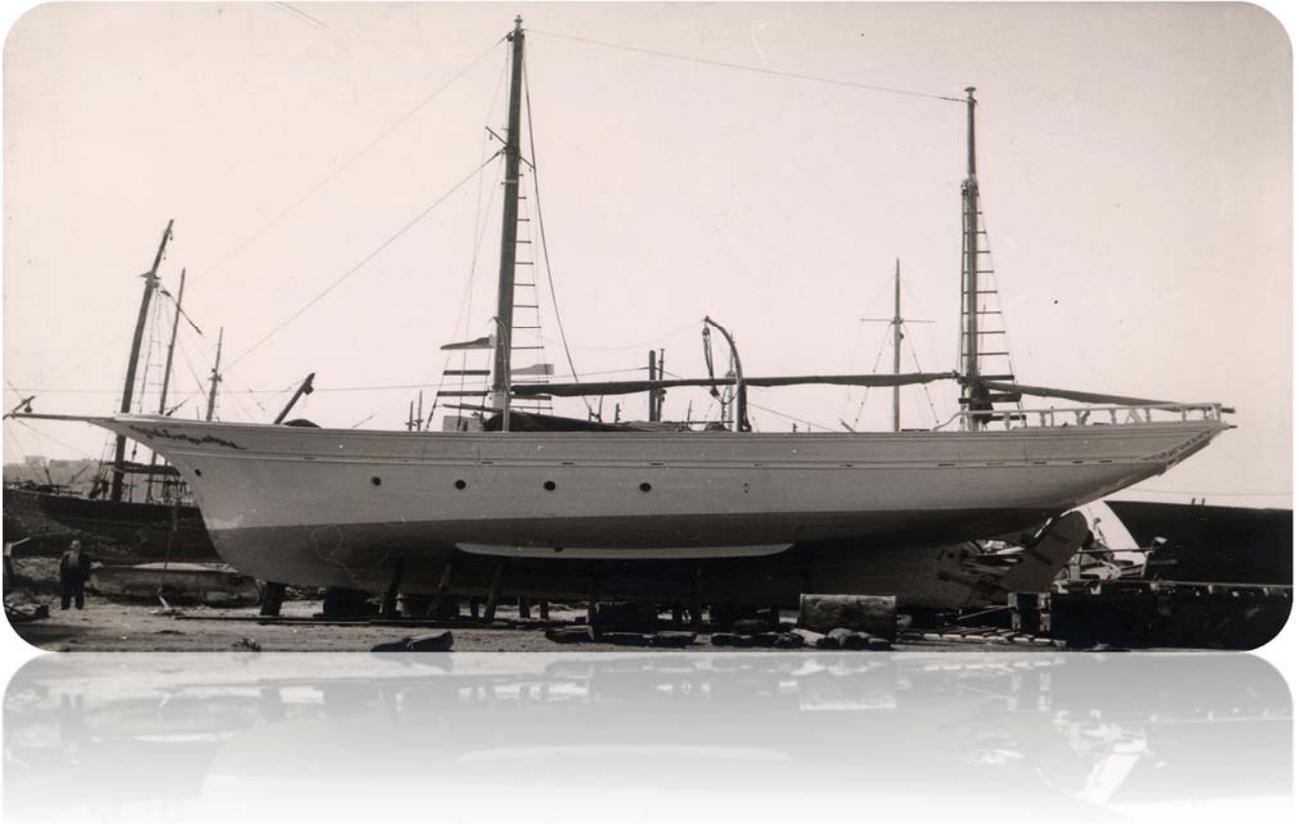
**1850.** A quell'epoca i progressi della tecnica delle costruzioni navali dovuti all'introduzione del ferro ed in seguito dell'acciaio, e allo sviluppo della propulsione a vapore, sconvolsero le basi delle informazioni raccolte ed i metodi adottati per stabilire la quotazione e le perizie navali.

**1861.** Nasceva a Genova il *Registro Italiano Navale*.



Il **Registro italiano navale** (abbreviato RINA o R.I.Na.) dopo vari cambi di denominazione e compiti assunse quel nome nel 1938. RINA SpA al termine del 2017 cambia il suo logo e il suo posizionamento sul mercato, allargando le attività ad altri settori.

**1871.** A Napoli ci fu una grande esposizione marittima ed il *Bureau Veritas* ( prima *Bureau de Renseignements pour les assurances maritimes*, poi *Registro di Classificazione* ), vi partecipò mostrando in modo assai chiaro a mezzo di modelli di scafo di epoche diverse, di quanto **le regole di costruzione dettate e applicate in certi cantieri, avessero migliorato la solidità e la razionalità delle strutture.**



**1934.** Art 32 del regio decreto 20 settembre 1934, n. 2011, vengono compilati i primi **ruoli dei periti e degli esperti** e il ruolo dei mediatori.

Art. 32.

(Art. 3, nn. 5, 6, 7, 8 e 9, del 11. decreto-legge 16 giugno 1927, n. 1071; art. 6, comma primo, n. 3, e art. 8, comma secondo, della legge 18 giugno 1931, n. 875).

Oltre ad avere le attribuzioni indicate negli articoli precedenti, i Consigli:

1° adempiono le attribuzioni già demandate ai Comitati forestali, alle Commissioni provinciali di agricoltura, alle Commissioni e ai Comitati zootecnici ed alle Amministrazioni provinciali in dipendenza delle leggi 5 luglio 1908, n. 392, e 21 giugno 1925, n. 1162;

2° approvano i piani di massima della destinazione e utilizzazione dei demani comunali e dei domini collettivi, in conformità delle leggi vigenti in materia, salvo il disposto dello art. 1 della legge 16 marzo 1931, n. 377, contenente norme per la coordinazione delle leggi sugli usi civici con quelle della bonifica integrale;

3° compilano, in base a norme regolamentari approvate dal Ministro per le corporazioni, d'intesa col Ministro per la grazia e giustizia, i ruoli degli stimatori e pesatori pubblici, i ruoli in genere dei periti e degli esperti e formano altresì, a norma di legge, il ruolo dei mediatori; tuttavia in nessun caso i Consigli possono formare ruoli per attività professionali per le quali sussistano albi regolati da apposite disposizioni; ((11))



**1954.** Con decreto ministeriale viene definito un elenco delle **categorie e sub categorie** per i periti ed esperti, compresi le attività marittime e in particolare le perizie nautiche.



## PER DIVENTARE PERITO NAUTICO...

**OGGI** per diventare perito nautico si deve essere in possesso di un titolo di studio, tecnico. In molte provincie sono sufficienti il **diploma nautico** come ovviamente la laurea in ingegneria o architettura ad indirizzo navale.

Inoltre, si deve dimostrare una capacità e conoscenza nell'ambito delle sub-categorie per cui richiede l'iscrizione.



L'iscrizione in detto ruolo non abilita all'esercizio dell'attività in quanto la stessa è **un'attività libera**, ha solo **funzione di pubblicità conoscitiva**, infatti non è obbligatoria ai fini dello svolgimento dell'attività ma è da considerarsi come una **referenza**. L'iscrizione al Ruolo dovrebbe *“dimostrare e garantire”* la preparazione e la competenza del perito e dell'esperto nelle materie oggetto d'iscrizione.

L'iscrizione nel Ruolo ha, in sostanza, la funzione di far conoscere i soggetti che sono stati ritenuti idonei dalle camere di commercio regionali ad esplicare funzioni di carattere prevalentemente pratico e ad effettuare perizie per determinate categorie merceologiche, con esclusione di quelle attività per le quali sussistono Albi regolati da apposite disposizioni (perito assicurativo navale)

Detta iscrizione **non è condizione necessaria** affinché un perito possa esercitare la propria attività professionale.

La Commissione, qualora ritenga che i titoli e i documenti esibiti non siano sufficienti a comprovare l'idoneità dell'aspirante **“...ha facoltà di sottoporre quest'ultimo ad un colloquio sulle materie che formano oggetto delle attività per le quali e' richiesta l'iscrizione”**.

Detto questo non esistono corsi né privati né della camera di commercio per la preparazione pratica e per l'eventuale esame e riferimenti di testi di studio.

In preparazione esiste al momento come unico testo per le perizie nautiche da diporto su imbarcazioni in vtr, il testo della associazione periti nautici diporto APND come l'unico riferimento tecnico teorico e con suggerimenti pratici per chi volesse avvicinarsi al mondo delle perizie nautiche.

FABRIZIO ZONCA  
Ingegnere

**IL PERITO NAUTICO  
E LA PERIZIA SU  
BARCHE IN VTR**

MATERIALI, METODI, COSTI, CONTROLLI

IL PERITO NAUTICO & LA PERIZIA NAUTICA

COME SI COSTRUISCE UNA BARCA & I MATERIALI DA USARE

COME SI CONTROLLA & GLI STRUMENTI DA USARE

**IL PERITO NAUTICO NON È UN TUTTOLOGO, MA DEVE SAPER VEDERE E RICONOSCERE I PROBLEMI, E PROPORRE LE RISOLUZIONI.**

E' UN MANUALE PROFESSIONALE DOVE C'È LA TEORIA, UN METODO DI LAVORO, LE SITUAZIONI REALI DI PERIZIA, LA STRUMENTAZIONE PER LE VERIFICHE, LE PROPOSTE RISOLUTIVE ED I COSTI RELATIVI, OLTRE ALLE NOTE LEGALI PER LA TUTELA DEL PERITO E DEL CLIENTE.

SCUOLA VEL BOLOGNA Editore

FABRIZIO ZONCA

**IL PERITO NAUTICO  
&  
LA PERIZIA TECNICA  
SULLE BARCHE  
DA DIPORTO IN VTR**

2020



Misura sempre con attenzione l'umidità in carena

SCUOLA VEL BOLOGNA Editore

## Requisiti per l'iscrizione (personali - morali - professionali)

### PERSONALI

- aver compiuto 21 anni di età;
- residenza o domicilio professionale nella circoscrizione della Camera di Commercio a cui è diretta la domanda;
- assolvimento dell'obbligo scolastico in base alle normative vigenti al momento dell'età scolare dell'interessato;
- godimento dell'esercizio dei diritti civili.

### MORALI

- non essere stato dichiarato fallito;
- non aver subito condanne per delitti contro la pubblica amministrazione, l'amministrazione della giustizia, l'ordine pubblico la fede pubblica, l'economia pubblica, l'industria ed il commercio;
- non aver subito condanne per omicidio volontario, furto, rapina, estorsione, truffa, appropriazione indebita, ricettazione;

- non aver subito condanne per delitti non colposi diversi da quelli sopra indicati, per i quali la legge commina la pena della reclusione non inferiore nel minimo a 2 anni e nel massimo a 5 anni, salvo che sia intervenuta la **riabilitazione**.

## PROFESSIONALI

- **E' richiesto il possesso di requisiti che comprovino l' idoneità all' esercizio dell' attività di perito ed esperto nelle categorie e sub categorie per le quali è richiesta l' iscrizione.**

Quindi chi richiede l' iscrizione nel ruolo dei periti ed esperti può dimostrare il possesso di tali requisiti con l' esibizione di ogni titolo e documento ritenuto dallo stesso valido allo scopo

### CATEGORIA XXI

Attività marittime, aeree e di navigazione interna

#### SUB CATEGORIE:

- 1) **NAUTICA** ( condotta della navigazione, attrezzatura e manovra delle navi )
- 2) **NAVI GALLEGGIANTI IN GENERE** ( costruzione, picchettaggio, carenaggio, dipinture, valutazione commerciale )
- 3) **PORTUALI**, funzioni relative al traffico portuale, misuratori di bordo misuratore di legname, stazzatori e stivatori di bordo, carico e scarico, sbarchi ed imbarchi.
- 4) **Avarie, scafi ed apparecchi motori**
- 5) **Perdite e danni derivanti da avarie marittime**
- 6) **Aeronautica** ( condotta della navigazione, attrezzatura e manovra degli aerei )



Comenti avvitati " alla traditora "



Teak consumato



Maglie catena



Trafilaggi lande



distacco controstampo



Candelieri piegato



Tenuta osteriggi



Acqua nella pala timone



Tubazioni vecchie