

TRIBUNALE CIVILE E PENALE DI VICENZA

- SEZIONE FALLIMENTI -

Relazione di stima di velivolo CESSNA Citation 560 XLS marche 9H-VMK

Fallimento FINCOPTER SRL – in liquidazione

N. R.Fall. 106/2017

Giudice Delegato dott. Giulio Borella

Curatore Fallimentare dott. Nicola Falde

Perito incaricato della stima del bene mobile in oggetto: dott. ing. **Alberto Folchini**, iscritto all'Ordine degli Ingegneri di Milano con il n. 10227, nonché all'Albo dei Consulenti Tecnici del Tribunale Civile di Milano con il n. 5427, con studio in Angera (Varese) via Arturo Merzagora, 23.

-- o -- o --

L'anno 2017, il giorno 20 alle ore 11:00, il sottoscritto dott. ing. Alberto Folchini si è recato assieme al curatore fallimentare dott. Nicola Falde presso l'hangar dell'aeroporto di Bolzano dove il velivolo in oggetto era stato rimessato.

Al sopralluogo era presente anche il sig. Stefano Maronato quale tecnico autorizzato dall'ente di controllo aeronautico maltese (**TM-CAD** *Transport Malta - Civil Aviation Directorate*, presso cui è immatricolato il velivolo) ad interagire con tale velivolo. Per comprendere appieno i motivi della sua presenza, occorre però fare qui alcune brevi premesse circa le procedure di gestione di qualsiasi aeromobile operante nell'ambito di **EASA** (*European Aviation Safety Agency*) ovvero l'ente aeronautico europeo che si occupa della sicurezza del trasporto aereo in tutti i suoi aspetti. Infatti la Comunità Europea, costituendo nel 2002 questo ente, ha inteso salvaguardare non solo gli utenti dello stesso mezzo aereo, ma anche tutte le persone che potrebbero essere coinvolte da eventuali incidenti di volo. Per conseguire tale risultato EASA ha realizzato un insieme di normative volte da un lato a determinare i processi costruttivi e di manutenzione di tali mezzi e dall'altro le loro modalità di utilizzo. E proprio per rispettare le procedure connesse alle responsabilità in capo a chi è preposto a poter "toccare" un aeromobile (non solo quale pilota, ma anche semplicemente per aprirne i portelli di accesso o di ispezione oppure per operare interruttori di accensione luci, strumenti o quant'altro) che si è reso necessario l'intervento del predetto sig. Maronato. Questi, essendo in possesso di specifica abilitazione aeronautica, aveva potestà di agire per incarico specifico della ditta Luxwing, la quale si era assunta per contratto con Fincopter (proprietaria effettiva del velivolo) la responsabilità verso TM-CAD (e quindi verso EASA e la



comunità civile) di occuparsi della "aeronavigabilità" ("airworthiness" ovvero della sua sicurezza in volo). Luxwing è infatti una delle ditte autorizzate da TM-CAD ad operare come CAMO (Continuing Airworthiness Management Organization) su di un certo tipo di velivoli tra cui appunto il CESSNA Citation 560 XLS in questione.

Queste debite premesse serviranno anche dopo per spiegare il perchè di alcune valutazioni economiche connesse non con lo stato effettivo del velivolo bensì con il trascorrere inesorabile del tempo, cosa che normalmente non viene presa in considerazione così tanto quando si valutano altri beni mobili e/o immobili.

Descrizione dell'aeromobile.

Trattasi di un velivolo della categoria dei "business jet" allestito con due motori a turbopropeller Pratt & Whitney (PW 545B) da circa 18 kN di spinta ciascuno e motore ausiliario (APU - "Auxiliary Power Unit") Honeywell (RE 100) in fusoliera per i servizi, certificato per il volo strumentale (IFR - "Instrument Flight Rules") e in grado di trasportare un massimo di 9 persone più i due piloti (e relativi bagagli) fino ad un MTOW - Peso Massimo al Decollo di circa 80 kN.

La CESSNA ha iniziato la costruzione dei Citation 560XL nel 1998 e da allora ne sono stati costruiti e venduti moltissimi esemplari. Il velivolo di cui ci si occupa è la versione XLS (un miglioramento rispetto a quella iniziale, effettuato a partire dal 2004) ed ha ottenuto il suo primo ARC - "Airworthiness Review Certificate" (Certificato di Aeronavigabilità - l'equivalente della Carta di Circolazione per una autovettura) il 2 gennaio 2007 avendo il Serial Number n. 5674.

Attualmente il velivolo ha un ARC in corso di validità sino al 2 febbraio 2018 (all. 1) anche se praticamente non è utilizzabile in quanto risultano ancora da effettuare alcune operazioni di manutenzione calendariale.

Dal momento della sua prima messa in servizio ad oggi il velivolo ha accumulato circa 4.800 ore di volo con un numero di cicli (decollo/atterraggio) di circa 3.600 - L'ultimo volo è stato effettuato in data 29 ottobre 2016 per portare il velivolo da Malta alla sua base a Bolzano. Mediamente il velivolo ha volato circa un'ora al giorno.

Il velivolo si presenta esternamente in un buono stato di conservazione (vedi foto 1), malgrado esser stato per alcuni mesi all'aperto, all'inizio sul piazzale stesso dell'aeroporto di Bolzano e poi addirittura sul prato, prima di essere nuovamente hangarato (per intervento del curatore fallimentare). Necessita dunque di un doveroso intervento di pulizia esterna ed eventuale lucidatura. All'interno invece il velivolo è in ottimo stato di conservazione, con gli equipaggiamenti di volo e gli allestimenti per i passeggeri in normale stato di mantenimento congruamente con l'utilizzo registrato (vedi foto 2 - 3 - 4 - 5 - 6 alcune purtroppo scattate con scarsa luminosità in quanto il velivolo è ora custodito all'interno di un hangar.).

Come accennato precedentemente, il velivolo dispone di una completa strumentazione elettronica digitale (il cosiddetto "Glass Cockpit" - i velivoli Citation 560 XLS ne dispongono di serie) che gli permette di poter volare in condizioni IFR, ma in aggiunta dispone anche di ulteriore particolare strumentazione, non obbligatoria, ma che rende più confortevole e sicuro l'utilizzo dell'aeromobile (foto 7 - 8 - 9). In particolare:

- Weather Radar Honeywell Primus 880 radar meteorologico digitale
- EGPWS Mark V Honeywell sistema di controllo e avviso prossimità ostacoli al suolo
- TCAS ACSS sistema di allerta anticollisione
- SATCOM AirCell ST3100 dispositivo di comunicazioni satellitari
- SSFDR Honeywell Flight Data Recorder allo stato solido
- CVR FA 2100 Voice Recorder di cabina

La dotazione di bordo ha permesso al velivolo di ottenere la certificazione per poter volare anche con singolo pilota (vedi [all. 2](#))

Tutta la documentazione di bordo è custodita ed aggiornata, come da regolamenti di EASA precedentemente illustrati, ad opera della ditta Luxwing Ltd (con sede a Malta, Susan Court Block A, Anate Rigord Street), la quale ha regolarmente utilizzato il velivolo per effettuare trasporto passeggeri fino ad ottobre 2016, conseguentemente occupandosi anche di mantenerlo in condizioni di aeronavigabilità in qualità di CAMO rispondendone per legge verso l'autorità aeronautica maltese (TM-CAD) e per contratto commerciale nei confronti della società proprietaria Fincopter ([all. 3](#)).

Il velivolo era stato acquistato nel dicembre 2014 da Fincopter al costo di 3.900.000 US \$ ([all. 4](#)) e ancora oggi velivoli dello stesso tipo e dotati di analoga strumentazione elettronica sono quotati sul mercato internazionale intorno ai 3.000.000 - 3.500.000 US \$.

Anche il velivolo di cui parliamo potrebbe avere un tale valore se avesse tutte le necessarie manutenzioni calendariali eseguite come da programma di manutenzione approvato da TM-CAD ma soprattutto se i suoi motori avessero ancora un cospicuo numero di ore di volo utilizzabili. Infatti ad un certo punto della loro vita tutti i motori, ma in particolar modo quelli ad uso aeronautico, devono essere sottoposti a revisione. Quelli aeronautici, una volta arrivati al termine della loro vita operativa (stabilita in un certo numero di ore di funzionamento effettivo) devono essere sbarcati per una revisione completa presso officine specializzate. In Europa sono soltanto due o tre le ditte che possono eseguire la revisione dei motori P&W che equipaggiano questo Citation 560 XLS.

Come evidenziato precedentemente, i motori del velivolo in questione hanno ormai soltanto qualche centinaio di ore di funzionamento prima di questa revisione completa, che ha il costo non indifferente di circa 800.000/900.000 US \$ cadauno più i costi di smontaggio, trasporto andata e ritorno dalla ditta specializzata alla revisione e successivo rimontaggio (valutabili in circa 50.000 US \$). Normalmente, onde evitare l'impatto sul bilancio di un singolo anno di un così pesante costo, si effettua una forma di pagamento anticipato di tipo assicurativo anno per anno, cosa effettuata anche da Luxwing alla JSSI per conto di Fincopter fino ad aprile 2017. Il brutto di questo tipo di contratti assicurativi è che si potrebbero perdere tutti i premi versati in caso di interruzione nel versamento delle rate concordate. E questo sembra proprio il caso in questione (vedi mail della JSSI - [all.5](#)).

Pertanto, stante l'attuale situazione di insolvenza contrattuale, il valore sul mercato dell'aeromobile è di soli 1.800.000 US \$.

Probabilmente, con una opportuna trattativa con la società JSSI, agendo in tempi rapidi, un nuovo eventuale proprietario del velivolo potrebbe recuperare tale capitale versato.

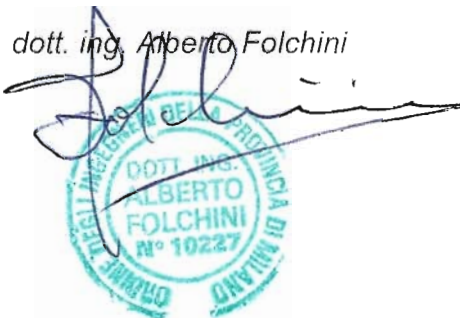
Sempre per sottolineare il fatto che un aeromobile perde rapidamente il suo valore di mercato, occorre tener sempre presente che tale valore è riferibile ad un velivolo che possa essere considerato in continuo stato di navigabilità, ovvero tenuto sotto costante controllo manutentivo da parte di una CAMO, la quale ovviamente ha dei costi. Quindi, per determinare un valore di realizzo immediato, occorre prevedere correttamente anche gli eventuali costi che occorre sopportare per gli interventi della CAMO fino alla data di vendita.

A questo proposito, ovvero per mantenere nel tempo il più possibile l'attuale valore del bene, il curatore fallimentare ha giustamente predisposto idoneo accordo con la predetta Luxwing per "congelare" lo stato attuale del velivolo e continuare momentaneamente la gestione dello stesso, almeno per quanto riguarda le necessità urgenti ed inderogabili, nei confronti di TMCAD. I costi di tale accordo dovrebbero quindi essere sommati al valore di vendita del bene.

Per concludere, alla data attuale il valore effettivo commerciale del velivolo può essere valutato in 1.800.000 US \$ ma, considerando una corretta riduzione da praticare in caso di vendita fallimentare (vista la clausola di assenza della garanzia per vizi di un bene sottoposto a vendita forzata), si ritiene di poter dare al bene in questione, appunto in un'ottica di liquidazione d'asta, un valore di 1.500.000 US \$.

In fede,

dott. ing. Alberto Folchini



Angera, 8 gennaio 2018

Allegati:

- foto 1 Il velivolo in hangar a Bolzano
- foto 2 La cabina interna lato passeggeri
- foto 3 La cabina interna vano scaletta d'accesso
- foto 4 Il carrello anteriore
- foto 5 Il carrello principale sx
- foto 6 Il turbogetto sx P&W con la corretta protezione
- foto 7 Posto di pilotaggio sx
- foto 8 Posto di pilotaggio dx
- foto 9 Il vano anteriore strumentazione elettronica
- all.1 ARC - Airworthiness Review Certificate in corso di validità
- all.2 Compliance Check List del velivolo
- all.3 Contratto di leasing tra Fincopter e Luxwing
- all.4 Contratto di acquisto del velivolo
- all.5 Situazione contratto JSSI