

RELAZIONE TECNICA
STIMA DEI BENI INVENTARIATI

Riferimenti

Tribunale: Santa Maria Capua Vetere

Fallimento: N.R. 33/2020

Società:

Tecnico Incaricato: ing. Sergio De Luca



Revisione 2
del 20/05/22

Sommario

| | |
|---|----|
| RELAZIONE TECNICA..... | 1 |
| Premessa | 3 |
| Oggetto dell'incarico | 3 |
| Raccolta dei dati e delle informazioni utili alla stima | 4 |
| Cenni sulla Società e sul Sito | 5 |
| Perimetro valutativo | 6 |
| Caratteristiche Tecniche dei Beni | 7 |
| Criteri di stima..... | 10 |
| Stato di conservazione e condizione dei beni materiali | 11 |
| Metodo del Mercato..... | 11 |
| Metodo Patrimoniale | 16 |
| Riferimenti Certificativi ed Immobilizzazioni Immateriali di Bilancio | 18 |
| Metodo del Costo | 21 |
| Conclusioni..... | 24 |
| Elenco Allegati | 27 |



Premessa

La società

è stata dichiarata fallita con sentenza n. 33 del 23 giugno 2020

In data 21/05/2021 il tribunale di Santa Maria Capua Vetere ha autorizzato la nomina dell'ing. Aeronautico Sergio De Luca, quale stimatore di alcuni beni inventariati, custoditi presso il sito produttivo della fallita, sito in Capua (CE), alla via Marra Loc. Silvagni.

L'ing. De Luca ha redatto e consegnato una prima perizia relativa ai beni inventariati, costituiti da alcuni aeromobili, un set di portelli quasi ultimati e le certificazioni aeronautiche in possesso della fallita.

Il curatore fallimentare ha quindi richiesto di integrare la suddetta relazione con la valutazione economica in stima degli ulteriori beni materiali, strumentali al processo produttivo, presenti presso le aree di produzione della fallita interne dello stabilimento in Loc. Silvagni.

Oggetto dell'incarico

L'ing. Sergio De Luca è stato nominato dal Curatore Dr Pasquale Pilla Commercialista, per eseguire la perizia di stima dei beni materiali inventariati di proprietà della fallita, comprensivi di alcuni beni strumentali al processo produttivo, presenti presso lo stabilimento della fallita, e precisamente di

- Alcuni aeromobili
 - n. 1 Redbird;
 - n 3 Skycar di cui 1 in fase di completamento;
 - n.1 Partenavia P68;
- Parti di aeromobili quasi ultimate;
 - n. 3 Eliche Bipala;
- Beni strumentali al processo produttivo
 - Scali di Produzione di Parti e Assemblaggio Velivoli
 - Strumenti di Misura
 - Eliche
 - Rimanenze Magazzino
- Certificazioni aeronautiche

I suddetti beni risultano custoditi presso lo stabilimento produttivo della fallita, sito in Capua (CE), alla via Marra Loc. Silvagni, e risultano disponibili alle verifiche peritali nei modi e nei termini previsti dalla procedura fallimentare.

La valutazione richiesta si configura come un'opinione indipendente espressa sulla base dei dati e delle informazioni rese disponibili. La stima inoltre, per quanto possibile, non investe soltanto il valore dei beni, ma ne considera la natura, la qualità, l'utilità, e il possibile impiego futuro, sia nell'ottica di una valutazione globale, sia in quella della valutazione analitica delle singole componenti del complesso di beni.

Il valutatore nominato deve, pertanto, essere in grado di esplicitare una varietà di funzioni, in accordo con le diverse premesse valutative, rendendosi disponibile ad affiancare il curatore in ogni sua specifica necessità.

Raccolta dei dati e delle informazioni utili alla stima

Il valutatore ha effettuato in più occasioni, a partire dal primo sopralluogo del 04/06/2021, insieme all'ufficio del curatore fallimentare, l'individuazione dei beni in oggetto di stima, conseguendo elementi di dettaglio dei beni materiali ed immateriali. In tali occasioni ha potuto esaminare le parti realizzando un'ampia documentazione fotografica, disponibile in allegato, per una migliore descrizione dei beni, con assegnazione di almeno una foto per ciascun bene inventariato.

Per lo svolgimento dell'incarico assunto, inoltre, il curatore ha reso disponibili diversi documenti, in formato digitale, relativi alla gestione operativa della società. Tali elementi contengono dati ed informazioni, di natura sia tecnica che amministrativa, riferibili per lo più agli esercizi precedenti al periodo di gestione in liquidazione fallimentare.

Il lavoro richiesto è quindi partito dalla raccolta degli elementi utili per effettuare i riscontri relativi alla valutazione analitica dei beni, in particolare sono stati selezionati ed esaminati i seguenti documenti digitali:

- Bilanci degli ultimi esercizi
- Dati di produzione, Inventari e Rimanenze
- Distinte Tecniche di Produzione
- Documenti tecnici di Ingegneria
- Ordini e Fatturati
- Documentazione Amministrativa e Commerciale di Gestione Aziendale

La redazione della perizia è stata inoltre suffragata da informazioni integrative acquisite attraverso incontri con il Curatore Pasquale Pilla e i suoi collaboratori di studio.

Tali incontri e scambi di informazioni sono stati essenziali al fine di comprendere la situazione in termini economici e tecnico-organizzativi dell'azienda, anche rispetto agli scenari di impiego per la valorizzazione dei beni materiali ed immateriali, conseguendo inoltre elementi di riscontro utili a definire lo status di avanzamento dei lavori eseguiti sulle parti in linea di produzione e il livello di completamento dei cicli produttivi.

Gli elementi su cui si è svolta l'indagine sono stati utilizzati così come predisposti dal Curatore e/o presenti presso lo stabilimento della fallita, sul fondamento dell'accettazione del presupposto della loro correttezza e della loro rispondenza al vero. L'incarico non ha previsto lo svolgimento di verifiche contabili integrative o di *'due diligence'* e lo scrivente non può assumere responsabilità relativamente alla veridicità e completezza delle informazioni utilizzate per la valutazione, avendo provveduto unicamente ad un apprezzamento di massima ragionevolezza delle principali ipotesi ed informazioni fornite.

Cenni sulla Società e sul Sito

La Ditta _____ è stata costituita nel 1986 con sede legale e stabilimento a Capua (CE) in Via Marra, località Silvagni, dove ha operato dal 1987 nel settore merceologico della "Costruzione di aeromobili e velivoli aerospaziali".

La Ditta ' _____ era specializzata nella progettazione, costruzione ed assemblaggio di componenti strutturali per velivoli ad ala fissa ed ala rotante nel campo aeronautico civile e militare, con un organico di personale qualificato di oltre 100 dipendenti, impegnati nelle lavorazioni d'impresa. Di seguito le attività prevalenti:

- Progettazione, sviluppo e costruzione di attrezzature per la produzione e per il montaggio di parti per l'industria aerospaziale.
- Industrializzazione per costruzione di parti e montaggio di parti per l'industria aerospaziale.
- Costruzione di parti meccaniche per l'industria aerospaziale
- Assemblaggio di strutture per l'industria aerospaziale.
- Progettazione, sviluppo e costruzione di aeromobili dediti all'aviazione generale.
- Processo speciale di pallinatura.
- Manutenzione di velivoli di aviazione generale

Il complesso produttivo è posizionato vicino agli stabilimenti del Centro Italiano Ricerche Aerospaziali (C.I.R.A.) ed è adiacente all'aeroporto di Capua "O. Salomone" al quale si accede direttamente per il tramite di apposito varco autorizzato.

Lo stabilimento è costituito da una palazzina che ospita uffici e servizi comuni ed un capannone, alto circa 10 m ed avente superficie coperta di circa 7000 m², nel quale trovano collocazione i macchinari e le attrezzature adoperati per lo svolgimento delle attività produttive. Sono inoltre presenti nel sito due capannoni che accolgono gli impianti di verniciatura ed un edificio nel quale sono poste la centrale termo-idraulica ed i locali di immagazzinamento.

Perimetro valutativo

Oggetto della valutazione è la stima del valore di alcuni beni di proprietà della fallita, così come indicati nel mandato e rinvenuti durante i sopralluoghi condotti presso lo stabilimento produttivo sito in Capua (CE), alla via Marra Loc. Silvagni.

I beni sono stati individuati e distinti per domini di valutazione su cui effettuare la stima, in sintesi il complesso dei beni è stato riordinato e raggruppato secondo la seguente classificazione:

- **Aeromobili di produzione**
 - N°1 Redbird (non targato);
 - N°2 Skycar (targati: I-SKYC; I-PDVG);
- **Aeromobili Targati di produzione esterna**
 - N°1 Partenavia P68 (targato: I-IEAA);
- **Aeromobile in costruzione**
 - N°1 Skycar;
- **Parti di Aeromobili Quasi Ultimate**
 - N° 3 Portelli progetto Sukhoi
- **Eliche**
 - N°3 Eliche Bipala;
- **Scali di Assemblaggio e Produzione**
 - Scali "SKY CAR"
 - Scali "FloorBeam 787"
- **Strumenti di misura**
 - Macchinari e Attrezzature
- **Rimanenze Magazzino**
 - Parti di magazzino
- **Certificazioni Aeronautiche**
 - Certificato di Approvazione EASA.21J.257 quale Design Organisation in accordo alla Parte 21, Sezione A, Capitolo J
 - Certificato di Approvazione IT.21G.0028 quale Production Organisation in accordo alla Parte 21, Sezione A, Capitolo G.
 - Type Certificate Velivoli di produzione (TCDS EASA.A.563; SKY CAR)

Caratteristiche Tecniche dei Beni

Una volta individuati e classificati i beni oggetto del lavoro di valutazione, è stata effettuata l'analisi tecnica finalizzata a determinare le classi merceologiche dei beni. La stima del valore parte ovviamente dalla determinazione della tipologia di prodotto aeronautico, a tale scopo sono state analizzate le caratteristiche tecniche di ciascun velivolo così come delle singole parti di aeromobile quasi ultimate e delle altre parti materiali strumentali al processo produttivo. Infine sono state prese in considerazione le caratteristiche relative alle certificazioni aeronautiche conseguite dalla fallita.

I velivoli come detto sono distinti in funzione delle caratteristiche tecniche e di utilizzo, in base alle quali vengono classificati acquisendo uno specifico codice di aeronavigabilità utilizzato per la certificazione di tipo/modello. A questo si aggiungono le ulteriori certificazioni per l'impiego in esercizio, finalizzate, tra l'altro, alla *Continuous Airworthiness*, ed infine le autorizzazioni al volo.

Le altre parti aeronautiche accessorie sono costituite da elementi in fase di costruzione e/o assemblaggio, le cui caratteristiche sono desumibili dalle specifiche progettuali con ulteriori considerazioni derivanti dallo stato generale e dalla configurazione finale assunta. I portelli si distinguono in 2 parti quasi ultimate applicabili al progetto velivolo Sukhoi cui si aggiunge un portello in configurazione base non ultimata dichiarato come "*scarto di produzione*".

Le eliche per il velivolo modello SKY CAR, sono del Modello Hartzell che corrisponde al componente bipala trainante, per l'allestimento del gruppo motore dei velivoli in linea di costruzione presenti nello stabilimento. Questo modello di elica bipala è parte integrante del gruppo motore nella configurazione certificata al volo del velivolo SKY CAR, le parti oggetto di verifica pertanto rappresentano elementi costruttivi di fornitura esterna per completare l'assemblaggio degli aeromobili in linea di produzione.

Le attrezzature, i macchinari e gli scali strumentali al processo hanno caratteristiche tecniche e funzionali specifiche legate all'attività produttiva svolta dalla fallita. In particolare i beni presenti nel dominio delle attrezzature e dei macchinari di misura, presentano caratteristiche tecniche e funzionali alle attività di misurazione per il collaudo e per le verifiche di qualità da svolgere durante le diverse fasi di produzione delle parti aeronautiche. Si tratta in generale di attività aeronautiche svolte dal personale tecnico altamente qualificato in accordo con i processi certificati di cui era in possesso la fallita.

Per il dominio relativo agli scali di produzione, si tratta di due sottoinsiemi principali che raggruppano, da un lato, gli scali di produzione e assemblaggio delle parti aeronautiche afferenti alla struttura primaria del velivolo SKY CAR, dall'altro gli scali per la foratura e allestimento delle *Floor-Beam* del velivolo B787. Le caratteristiche tecniche degli scali SKY CAR sono quelle definite dalle specifiche sviluppate dalla stessa società OMA, configurate in accordo con le ultime revisioni del progetto. Le

caratteristiche tecniche degli scali B787 sono riferibili alle specifiche del costruttore Boeing, ma non risultano evidenze sull'effettivo stato di configurazione e collaudo.

Non avendo riscontrato alterazioni o indizi relativi ad un possibile diverso impiego dei beni strumentali al processo, se ne desume che le caratteristiche tecniche di ciascun elemento da valorizzare, sono quelle proprie delle parti così come acquisite in fornitura o come da specifica di produzione per gli scali realizzati internamente.

Le parti presenti a magazzino rappresentano le rimanenze di materiali e semilavorati giacenti presso le aree del magazzino centrale ubicato presso lo stabilimento, ed è costituito da una struttura a più livelli con spazi di giacenza in cui sono raggruppate le parti prevalentemente su scaffali e ripiani di diverse dimensioni.

È ben chiaro che la caratterizzazione tecnica e qualitativa dei beni oggetto della presente stima economica, benché rappresenti un elemento di sintesi essenziale per effettuare la valutazione richiesta, si basa esclusivamente sugli elementi documentali e sui riscontri effettuati durante i sopralluoghi senza verifiche di natura funzionale e/o operativa. Invero il lavoro commissionato, e pertanto la valutazione economica, non comprende verifiche relative alla rispondenza dei beni ai dettami certificativi, né controlli per l'effettiva e corretta funzionalità dei velivoli e/o delle singole parti e/o dei componenti, così come prescinde dalla verifica degli effettivi riconoscimenti certificativi.

➤ **Aeromobili**

Come detto, il primo dominio dei beni oggetto di valutazione è relativo agli aeromobili, in cui si distinguono le seguenti categorie di velivoli

Aeronavigabilità: **CS-23**

Categorie: **Normal, Utility, Acrobatic, or Commuter Category Aeroplane**

Velivolo: **Redbird**

“Aeromobile di costruzione OMASUD con motore singolo, con sistema di atterraggio a carrelli retrattili, 2 posti in cabina e massimo peso al decollo di 600 kg.”

Velivolo: **Skycar**

“Aeromobile di costruzione OMASUD con doppio motore alare, con sistema di atterraggio a carrelli retrattili, 5 posti in cabina e massimo peso al decollo di 1995 kg.”

Velivolo: **P68**

“Aeromobile di costruzione PARTENAVIA con motore singolo, 6 posti in cabina e massimo peso al decollo di 2.050 kg.”

➤ **Parti di Aeromobili Quasi Ultime**

Il dominio relativo alle parti di aeromobile quasi ultime è costituito dalle parti aeronautiche presenti sugli scali di produzione. Di queste si considereranno sole parti

che presentano una configurazione sostanzialmente finita e che pertanto hanno una potenziale richiesta di mercato. L'insieme così selezionato si riduce a: numero 2 portelli vano carrelli principali del progetto Sukhoi cui si aggiunge un terzo pannello "Scrapped".

➤ **Eliche**

Il dominio relativo alle Eliche è costituito da n° 3 Eliche Bipala riposte in altrettante casse da trasporto. Si tratta di eliche destinate alla realizzazione dei velivoli modello SKY CAR sui quali è prevista l'installazione del gruppo motore LYCOMING accessoriato con eliche Modello HARTZELL PN HC-C2YR-2CLUF/FLC 7666 A-4.

Le eliche presenti presso le linee di assemblaggio sono quindi da ritenersi, a tutti gli effetti, destinate alla motorizzazione dei velivoli commerciali, così come definito dalla configurazione certificata del velivolo SKY CAR con motorizzazione LYCOMING. Si fa presente che l'acquisizione delle eliche per gli allestimenti programmati in linea di assemblaggio dei velivoli in costruzione presso OMA, prevedeva la fornitura delle stesse come revisionate o in configurazione prototipo provenienti dalla ditta HOFFMAN e/o dal costruttore.

➤ **Scali di Assemblaggio e Produzione**

Il dominio degli Scali di Assemblaggio e Produzione di componenti e velivoli è formato prevalentemente dagli scali di fabbricazione ed assemblaggio delle parti strutturali costitutive del velivolo SKY CAR. Detti scali sono costituiti da postazioni di assemblaggio, con elementi meccanici per il posizionamento, e di guida per l'accoppiamento delle parti più semplici, le postazioni risultano quindi funzionali alla realizzazione in assemblaggio delle parti complessive strutturali che compongono il velivolo SKY CAR. Gli scali di assemblaggio sono posizionati nello stabilimento, secondo una logica produttiva atta a formare la linea di realizzazione del velivolo, si distinguono diverse aree per la costruzione e l'assemblaggio delle semi-ali, della fusoliera e dei sotto-assiemi dell'aeromobile SKY CAR.

Nella medesima area di produzione si distingue un'area dedicata alla produzione delle *floor-beam* del velivolo Boeing modello B787. Si tratta di elementi specifici per l'imbastimento, la foratura e l'allestimento delle travi di fusoliera e sostegno del pavimento.

➤ **Strumenti di misura**

Il dominio comprende i macchinari e le attrezzature specifiche per le operazioni di controllo e misura delle parti e dei semilavorati, eseguite durante il processo di costruzione e di collaudo delle stesse. Si tratta di una fase di lavoro che richiede precisione ed affidabilità, finalizzata ad assicurare i requisiti costruttivi dettati dalla certificazione aeronautica di processo, per il rilascio delle parti in accordo con le specifiche di progetto.

Nel dominio si distinguono attrezzature di misurazione come calibri e comparatori di vari modelli e misure, cui si aggiunge un macchinario COORD 3 Modello Athena.

Quest'ultimo rappresenta un elemento specifico per le attività di verifica, si tratta di una macchina di misurazione a coordinate (CMM) per il controllo qualità di componenti e stampi che assicura un elevato livello di accuratezza per le verifiche di parti di grandi dimensioni. L'area di lavoro automatizzata è dotata di sensori calettati sulle parti mobili per verifiche tridimensionali (Corse in mm (XYZ): 4000 x 2000 x 1500)

Si tratta di un sistema flessibile, adatto per l'ispezione di parti strutturali e meccaniche di grandi dimensioni, la postazione di lavoro comprende quindi una CMM di medie dimensioni, progettata per combinare la capacità di misurazione, con affidabilità operativa e ridotti requisiti di manutenzione.

➤ **Certificazioni Aeronautiche**

Il dominio delle certificazioni d'impresa è rappresentato da quelle certificazioni aziendali, che possono dare valore e/o acquisire un valore residuo nel contesto di una vendita a terzi. In tal senso, si considerano utili alla valutazione economica le certificazioni relative alle due 'organizzazioni' principali, riconosciute in ambito aeronautico ed internazionale, rappresentate dalla DOA (Design Organisation Approved) e dalla POA (Production Organisation Approved) e le certificazioni di prodotto aeronautico, relative ai Type Certificate dei velivoli di propria ideazione e costruzione, denominati Redbird e Skycar.

Criteri di stima

L'attività commissionata è finalizzata alla stima dei valori dei beni raggruppati secondo i domini di valutazione citati in precedenza.

- Aeromobili di Classe/Tipo
- Aeromobile in costruzione
- Parti di Aeromobili Quasi Ultime
- Eliche
- Scali di Assemblaggio e Produzione
- Strumenti di misura
- Rimanenze di magazzino
- Certificazioni Aeronautiche

Lo scopo è quello di determinare il valore economico nell'ottica della vendita a seguito del fallimento della Società. I criteri di valutazione presi in considerazione partono dai principi applicabili emanati dallo *International Valuation Standards Council*, denominati IVS (2017), e dall'*Organismo Italiano di Valutazione*, denominati PIV (2015). Ad essi si richiamano, e vengono quindi utilizzate come riferimento, le *Linee Guida per la valutazione di aziende in crisi* emanate congiuntamente da CNDCEC e SIDREA il 27 dicembre 2016.



Il criterio di valutazione, per quanto possibile, terrà conto anche di ulteriori considerazioni, relative allo scenario di mercato e ai possibili contesti di utilizzo dei beni, citando, a puro titolo esemplificativo, la distinzione specifica tra uno scenario di potenziale riorganizzazione produttiva del sito o la vendita in altro contesto produttivo e/o di esercizio.

In accordo con i principi fissati dalle organizzazioni di riferimento ed funzione delle considerazioni sopra esposte si è scelto di adottare i metodi di stima di cui segue in dettaglio il procedimento, a partire dalla annotazione relativa allo stato generale

Stato di conservazione e condizione dei beni materiali

Si fa presente che per tutti i metodi adottati, la valutazione dei beni materiali tiene conto dello stato di conservazione, controllato solo visivamente in occasione delle visite di sopralluogo svolte, senza effettuare alcuna operazione di verifica specifica.

Il contesto in cui sono state effettuati i sopralluoghi è quello delle aree produttive (Hangar, Officine e Linee di Produzione e Linea Finale) dello stabilimento della fallita che risulta inattivo da lunghissimo tempo nonché sprovvisto di alimentazione elettrica.

In tali circostanze si è constatato che i beni materiali oggetto della valutazione, appartenenti ai domini relativi alle parti aeronautiche quasi ultimate, alle attrezzature e ai macchinari di misura, agli scali, ai materiali, alle eliche e alle parti dell'aeromobile in costruzione, risultano ancora posizionati presso gli scali della linea di produzione o allocati in magazzino, presumibilmente nelle stesse configurazioni relative all'ultima operazione di produzione e di assemblaggio effettuata, mentre i velivoli risultano fermi presso la Linea Finale e non operativi da un lungo periodo.

Inoltre si annota che, per tutte le attrezzature, i materiali, le parti ed i velivoli di interesse, tenendo conto del contesto aeronautico di riferimento per la valutazione economica, in questo lungo intervallo di tempo relativo al fermo operativo e produttivo dell'impresa, non risultano essere state effettuate le dovute verifiche e/o ispezioni finalizzate a constatarne le condizioni.

Metodo del Mercato

E' basato sul confronto tra i beni oggetto di stima ed altri prodotti simili, recentemente compravenduti o correntemente offerti sullo stesso mercato o su piazze concorrenziali.

L'applicazione dipende dalla disponibilità di dati su operazioni di compravendita o di offerte su mercato, avvenute recentemente, che devono essere opportunamente considerate per consentire il necessario aggiustamento. Infatti il bene da stimare non è sempre direttamente confrontabile con beni simili; difficoltà ancora maggiori emergono rispetto al dominio delle certificazioni aeronautiche che rappresentano riconoscimenti che implicano aspetti procedurali e organizzativi difficilmente misurabili per l'assenza

di parametri valutativi standard, così come per le parti incomplete non confrontabili con riferimenti di mercato.

Il valore di mercato dei beni deve quindi riflettere la prospettiva del massimo e miglior uso possibile (*highest and best use*), questo principio va allora applicato anche nell'ottica di separabilità del bene dal contesto aziendale in cui si è formato e deve riflettere il potenziale che quel bene può generare se posseduto da un generico operatore di mercato. Ciò significa che, ove possibile, la stima del valore di realizzo deve essere liberata dall'influenza di fattori specifici dell'azienda target e deve includere gli effetti delle sinergie disponibili per i partecipanti al mercato (o "sinergie generali").

Pertanto, in considerazione delle le criticità sopra esposte si ritiene di poter applicare il Metodo di Mercato limitatamente ad alcuni dei beni materiali oggetto di valutazione. In particolare si è assunto come metodo di stima per la valutazione dei soli Aeromobili Targati, delle Parti di Aeromobili Quasi Ultimate, delle Eliche e degli Strumenti di misura, utilizzando quello che si basa sull'applicazione dei prezzi correnti di mercato, per beni con caratteristiche simili e sul costo necessario per sostituire il bene con uno di pari requisiti e utilità di quello considerato.

In quest'ultimo caso, il valore tiene in considerazione i seguenti parametri:

- lo stato di conservazione dei singoli beni valutato visivamente;
- la presenza o mancanza di certificazioni e/o autorizzazioni.
- il valore attuale di beni ipotizzati nuovi con le stesse caratteristiche e prerogative di quelli esistenti;
- il valore commerciale di mercato di beni simili usati tenuto conto del loro stato d'uso.
- l'anno di costruzione del bene;
- il rispetto di possibili normative vigenti
- l'appetibilità e commerciabilità degli stessi sul libero mercato;
- eventuale obsolescenza tecnologica.

I criteri sopra citati saranno applicati e adeguati alle caratteristiche dei singoli beni.

Come anticipato, la diversità dei beni, oggetto di perizia di stima, ha reso necessario l'utilizzo di differenti principi di valutazione; sia nel dominio relativo ai velivoli targati che presentano caratteristiche diverse in funzione del tipo/modello e che si declinano tra l'altro in due famiglie di beni, quelli prodotti con certificazione propria dalla OMA (Redbird e Skycar) e quelli di altra produzione (P68); sia nel dominio dei velivoli in costruzione e parti quasi ultimate, ovvero dei componenti e della strumentazione di misura, con l'uso di un criterio ancora diverso. Come detto per meglio rispondere alle specifiche caratteristiche dei diversi insiemi di beni, sono stati quindi applicati i criteri di valutazione ritenuti adeguati per ciascun tipo e modello di aeromobile. Di volta in

volta, a seconda del velivolo, si è proceduto o mediante procedimento comparativo o mediante utilizzo del principio di sostituzione.

Per esprimere quindi il valore stimato è stata effettuata l'analisi degli scenari e dei contesti da cui emergono alcune importanti considerazioni.

Per i prodotti aeronautici considerabili finiti, sono stati ipotizzati alcuni scenari di impiego e valorizzazione degli aeromobili oggetto di valutazione, a partire dal mercato di riferimento dei velivoli nuovi ed usati commerciali, includendo considerazioni relative al possibile scenario di esercizio, estese anche rispetto a contesti di impiego specialistico (Es.: operazioni di pattugliamento, sorveglianza, soccorso).

Proprio dalla valutazione attenta del contesto di impiego e/o di esercizio in cui è possibile calare i beni emergono alcune criticità.

La prima riguarda la necessità di aggiornare i velivoli rispetto alle normative aeronautiche applicabili e richieste per il mantenimento delle certificazioni e per assicurare l'aeronavigabilità tecnica degli aeromobili. Ciascun modello, pertanto, dovrà essere sottoposto ad un'accurata verifica di rispondenza alle campagne di modifiche (*Airworthiness Directive*) rispondenti alle indicazioni tassative delle autorità aeronautiche, insieme alle modifiche accessorie consigliate (*Service Bulletins*) comunque imposte dal mercato, cui si aggiungono le modifiche necessarie per rispondere ai requisiti dei settori specialistici vedi pattugliamento o servizi speciali (Agricoltura, Soccorso ...).

L'altra forte criticità è rappresentata dalla peculiarità del prodotto aeronautico, ed in particolare degli aeromobili, il cui impiego è inquadrato in un contesto articolato di certificazioni che comprendono anche aspetti relativi alla gestione dell'aeronavigabilità in Continuous Airworthiness.

Si tratta quindi di valutare la potenzialità dei beni anche in considerazione della capacità di mantenere in esercizio la certificazione dei singoli velivoli, che evidenzia la necessità di poter mantenere, riparare e aggiornare nel tempo il velivolo e le sue parti. Tenendo infine anche presente che nel settore aeronautico, le specifiche di manutenzione sviluppate dai costruttori si completano con l'insieme di prassi e procedure che nascono in funzione delle esperienze di esercizio.

In questo caso alcuni dei manufatti (vedi Skycar e Redbird) rappresentano un prodotto esclusivo di prima generazione per cui le stesse prassi di manutenzione risultano limitate alla prima gestione condotta da OMA SUD.

Di tali considerazioni, al momento non si terrà conto nella formulazione del valore, demandando al possibile acquirente l'onere di effettuare le dovute verifiche e sviluppare l'effettivo piano di azioni per l'aggiornamento e il mantenimento in esercizio dei beni.

Mediante il procedimento comparativo si è provveduto ad attribuire un valore di mercato ai beni selezionati attraverso un'analisi dei prezzi mediamente praticati nel settore aeronautico e nello specifico del comparto di vendita nazionale e internazionale

per analoghi beni nella classe dell'aviazione generale. Sono state fatte indagini rispetto alle tendenze dettate dalle richieste degli operatori specializzati, e degli utilizzatori, le informazioni ottenute sono state poi confrontate e proporzionate alle effettive caratteristiche dei velivoli, tenendo conto sia del loro valore a nuovo, dell'età, del loro stato ed anche della situazione del mercato in generale, per beni simili.

Per gli altri beni quasi ultimati, rappresentati dalle parti di velivoli assemblate su scali di produzione, si è ritenuto valido applicare il metodo basato sul principio di sostituzione, si è, quindi, provveduto a stimare il valore di queste parti di aeromobile attraverso la valutazione del costo necessario al ripristino del bene mediante ricostruzione integrale o sostituzione dello stesso con analoga parte presente sul mercato, utilizzando opportuni coefficienti riduttivi del valore per tener conto dello stato corrente.

Come detto per tutti i beni selezionati la stima è stata effettuata con diversi principi tutti finalizzati alla valutazione residua di mercato, pertanto per ciascun tipo di bene, materiale ed immateriale, e per ciascun criterio sono stati considerati le principali variabili che influenzano il valore residuo di mercato.

Per i beni materiali i fattori principali sono relativi all'uso, agli agenti fisici, ad eventuali eventi avversi e all'obsolescenza. Nel caso specifico in esame, in virtù delle considerazioni espresse in merito allo stato e alle condizioni di conservazione, si possono escludere eventi avversi, mentre vanno considerati il fattore di obsolescenza e gli effetti riconducibili all'innescio di processi di ossidazione superficiale.

Infine, la stima deve tener conto del fattore relativo all'effettivo stato funzionale che incide fortemente nella valutazione di tutti i beni materiali, mentre, per i soli velivoli, è importante definire l'eventuale usura subita.

Come su menzionato l'impossibilità di verificare le condizioni generali, al di là di un sommario controllo visivo, rende difficile definire con sicurezza lo stato funzionale e l'incidenza dei fattori relativi all'usura delle parti; inoltre bisogna anche considerare l'assenza, nel lungo periodo di fermo, delle necessarie azioni di preservazione dei beni materiali.

Pertanto al fine di determinare il valore residuo di mercato dei beni, alla stima è stato applicato un deprezzamento che tiene in considerazione tutto quanto sopra esposto. La tabella B allegata riepiloga i valori residui per i velivoli targati.

Come detto per le parti aeronautiche quasi ultimate viene adottato un criterio diverso basato sul principio della sostituzione inteso come individuazione del valore minore per comparazione tra quello di mercato (prezzo da nuovo delle stesse parti) e il costo di produzione sostenuto. Inoltre poiché quest'ultimo non è nuovo né ultimato ed è disponibile per la sua vita residua, si rende anche in tal caso, necessario ricorrere a parametri di deprezzamento a fronte del deperimento fisico e dell'obsolescenza funzionale ed economica attribuibili al bene al momento della stima.



Nel caso specifico il suddetto criterio di stima è applicato alle parti aeronautiche quasi ultimate oggetto della valutazione, costituite come detto da numero due portelli vano carrello, (MLG Doors), in configurazione base e potenzialmente applicabili ai velivoli tipo Sukhoi SJ100, cui si aggiunge un portello scartato in produzione del 2014.

Il costo di fabbricazione per i due MLG Doors oggetto della valutazione è stato desunto dall'analisi dei dati di produzione della fallita, le principali voci di costo sono relative al materiale, alla manodopera e ai trattamenti/processi speciali. In particolare il peso maggiore risiede nelle spese relative al materiale che incide per quasi il 70%, in cui emerge il valore delle parti in composito e in titanio.

Anche in questo caso la stima sconta gli effetti relativi alle variabili che incidono sullo stato generale delle parti, per le quali si possono escludere eventi avversi, mentre vanno considerati il fattore di obsolescenza e gli effetti riconducibili all'innescio di processi di ossidazione superficiale. Inoltre come anticipato bisogna certamente considerare l'assenza, nel lungo periodo di fermo, delle necessarie azioni di preservazione dei portelli.

In base alle considerazioni sopra esposte il valore residuo di mercato delle parti quasi ultimate è rappresentato in tabella C allegata.

Per i beni strumentali al processo produttivo è stata condotta l'analisi con il metodo di mercato che ben si applica sia ai componenti aeronautici, a partire dalle eliche accessorie all'assemblaggio del gruppo motore ma anche per agli strumenti di misura soprattutto ai macchinari specifici per il processo di verifica e collaudo.

Viceversa per gli scali, trattandosi di parti fuori standard appositamente realizzate su specifiche di prodotto, viene adottato il criterio basato sul principio della sostituzione inteso come individuazione del valore minore per comparazione tra quello di mercato (prezzo da nuovo delle stesse parti) e il costo di produzione sostenuto.

Inoltre per entrambi i sottoinsiemi, sempre in considerazione del fatto che non sono né nuovi né certificati, si rende anche in tal caso, necessario ricorrere a parametri di deprezzamento a fronte del deperimento fisico e dell'obsolescenza funzionale ed economica attribuibili al bene al momento della stima.

Nel caso specifico il primo criterio di stima è applicato all'insieme delle eliche bipala costituite da n° 3 Eliche di produzione Hartzell, queste parti sono presenti presso le linee di assemblaggio e destinate alla realizzazione del complesso di motorizzazione e propulsione dei velivoli SKY CAR, per le quali va sempre tenuto in conto del loro stato d'origine e conservazione. A tale proposito si fa presente che la configurazione dei velivoli in linea di costruzione prevedevano l'impiego di eliche revisionate e per i primi modelli eliche prototipo.

Il mercato di riferimento di questi beni è quindi quello dei velivoli commerciali di piccole dimensioni in cui risulta molto diffuso l'impiego delle motorizzazioni ad elica.

Nella Tabella E è definito il valore delle parti (Eliche), con coefficienti di riduzione relativi alla vetustà e alle azioni di ripristino e certificazione, con ulteriori considerazioni



relative al fatto che per i medesimi componenti sul mercato aeronautico risultano presenti modelli più recenti differenti per materiali e prestazioni.

Il raggruppamento relativo alla strumentazione di misura è costituito da un primo insieme di attrezzature e strumenti portatili per il collaudo dimensionale delle parti e per i riscontri di verifica di difetti e anomalie delle parti realizzate in linea di produzione, e da un macchinario per la misurazione per coordinate relativa a parti di grosse dimensioni su cui effettuare verifiche di alta precisione.

Nella Tabella G è definito il valore stimato per queste attrezzature di misura, con coefficienti di riduzione relativi alla vetustà e alle azioni di ripristino e certificazione ma anche e soprattutto in considerazione degli aspetti relativi al fatto che sono fuori produzione superati da modelli più recenti differenti per funzionalità e prestazioni.

In merito all'analisi condotta per la valorizzazione stimata degli scali di produzione e assemblaggio di velivoli e componenti, lo studio è partito dalla verifica dell'applicabilità degli stessi. Si distinguono due diverse classi discali, la più numerosa è relativa alla linea di produzione e assemblaggio del velivolo SKY CAR, se ne desume che le specifiche tecniche di realizzazione dei manufatti sono di proprietà della stessa fallita, il secondo raggruppamento di scali è relativo alla linea di produzione finalizzata alla realizzazione delle *Floor-Beam* del velivolo modello B787, in questo caso le specifiche di subfornitura sono state fornite dalla committente ALENIA (Attuale LEONARDO)

Sempre in considerazione delle condizioni, dello stato e della specificità si è adottato il principio della sostituzione inteso come individuazione del valore minore per comparazione tra quello di mercato (prezzo da nuovo delle stesse parti) e il costo di produzione sostenuto

In Tabella F è definito il valore complessivo di stima degli scali di produzione distinti per linea di prodotto.


Metodo Patrimoniale

L'approccio metodologico per la valutazione economica delle rimanenze di magazzino è stato certamente diverso. Normalmente il magazzino comprende i materiali di produzione distinti per classe merceologica tra prodotti finiti, semilavorati e materie prime.

Nella fattispecie, l'insieme oggetto di valutazione comprende i soli materiali e semilavorati giacenti a magazzino, avendo già considerato i principali prodotti finiti (velivoli) e semilavorati nei precedenti raggruppamenti.

Il magazzino di produzione risulta ubicato presso le aree produttive dello stabilimento, le parti in questione risultano custodite al suo interno, per la maggior parte posizionate su scaffali nelle diverse aree in cui è suddiviso il magazzino stesso.

Le condizioni ambientali in cui sono state condotte le verifiche, in assenza di luce e con accessi limitati, non hanno permesso di accertare la consistenza fisica delle giacenze,



rendendo sostanzialmente impossibile anche ricorrere al campionamento per il necessario riscontro delle informazioni note a livello documentale.

Inoltre, l'assenza di un elenco accertato e dettagliato delle parti, impedisce le attività di analisi per stimare criticamente i rischi relativi alla deperibilità, ai tempi di realizzo, alle modalità di procedura all'incanto, ad eventuali costi di conservazione e alle spese di vendita (imballaggi, trasporti, assicurazioni, ecc.) ovvero la convenienza a trasformare le materie prime e semilavorati in prodotti finiti, stimando i costi relativi alla lavorazione.

Pertanto, stante le condizioni di cui sopra, l'unica soluzione procedurale utile a conseguire la stima del valore economico residuale, conduce all'utilizzo del metodo patrimoniale, sviluppato nell'ipotesi della continuità produttiva, partendo dalle sole informazioni documentali relative alla consistenza economica delle rimanenze, con ulteriori riflessioni conseguenti alle analisi degli stati di avanzamento delle linee produttive distinte rispetto ai diversi prodotti.

Il dato di partenza preso in considerazione è dunque quello degli ultimi bilanci esaminati con il riscontro delle sintesi documentate relative alle rimanenze di produzione, stratificate per linea di prodotto.

Rispetto alle informazioni e agli elementi di bilancio acquisiti è stata verificata l'attendibilità dei dati, soprattutto in considerazione di eventuali oscillazioni o forti variazioni dei valori di capitalizzazione delle rimanenze negli ultimi anni di esercizio precedenti al fallimento. Dall'analisi della documentazione si riscontra che l'origine del dato economico di bilancio relativo alle *rimanenze*, deriva dal valore di sintesi annuale sviluppato dalla produzione.

Questo dato si riferisce per oltre l'80% alle rimanenze dei programmi SKY CAR della fallita al 31/12/2018, e comprende tutte le parti valorizzate sia materiali di magazzino che semilavorati presenti sulle linee di produzione. Gli altri raggruppamenti risultano poco apprezzabili o riconducibili alle parti semilavorate già incluse negli altri domini di valorizzazione (SUKHOI), ovvero riferite a parti finite non presenti nel magazzino. Nel dettaglio l'insieme delle rimanenze SKY CAR è sostanzialmente costituito dalle parti aeronautiche destinate alla linea di produzione e assemblaggio del velivolo, le diverse voci sono state quindi ricondotte al raggruppamento oggetto della valutazione, scorporando le parti già valorizzate nei domini precedenti (velivolo in Costruzione, MSN005).

La stima del valore residuo è stata quindi condotta secondo l'ipotesi di continuità produttiva, ovvero stimando il valore dell'insieme di parti ristretto a quelle effettivamente necessarie per il completamento della linea velivolo SKY CAR (MSN005).

Il metodo adottato parte quindi dal raffronto del valore iscritto nell'attivo dello stato patrimoniale degli ultimi bilanci con i valori di sintesi relativi allo stato delle attività di produzione nei medesimi anni e si basa sul principio della continuità d'esercizio per la produzione del velivolo SKY CAR.



La stima economica effettiva deve poi tener conto degli effetti dovuti al lungo periodo di giacenza, con ulteriore deprezzamento in considerazione del mancato riscontro delle verifiche aeronautiche anche in termini documentali per l'origine e la corretta gestione dei materiali stessi.

Gli ulteriori rischi valutativi che nascono dalla valutazione documentale sono gli errori di contabilizzazione relativi a giacenze inattendibili di proprietà della società presso terzi in conto deposito, lavorazione, prova, ecc. ovvero materiali, merci e prodotti acquistati, non pervenuti ma per i quali, secondo le modalità di acquisto, la fallita ha acquisito il titolo di proprietà (esempio: consegna stabilimento o magazzino del fornitore).

In tabella M è rappresentato il valore residuo delle rimanenze di magazzino così determinato, che rappresenta la stima nella prospettiva del loro massimo valore e miglior uso possibile che si realizza nell'ipotesi di un contesto di continuità produttiva.

Si fa presente che quest'ultimo raggruppamento di beni materiali rappresenta un insieme di parti il cui valore potrebbe essere riconsiderato approntando una valutazione di mercato, con un censimento puntuale delle materie prime, che potrebbe far emergere un diverso valore residuo rispetto all'attuale ultimo scenario che risulta fortemente influenzato dagli eventi e dal momento storico (vedi conflitto in Ucraina). I diversi insiemi di parti presenti a magazzino, distinti per tipologia e caratteristiche, possono infatti contenere elementi che rappresentano materie prime, grezzi e semilavorati la cui disponibilità sul mercato risulta critica potendo estendere l'analisi anche rispetto ad altre filiere merceologiche.

Le principali criticità determinate dal contesto belligerante, infatti, stanno influenzando i rapporti economici internazionali, non solo per il settore energetico ma anche per quello delle forniture industriali, dove la scarsa reperibilità delle materie prime e dei relativi materiali tecnici ha di fatto rivoluzionato il mercato, con un aumento generale dei prezzi.

Riferimenti Certificativi ed Immobilizzazioni Immateriali di Bilancio

Il tema della stima economica relativa alle certificazioni d'impresa è stato affrontato con una diversa impostazione del metodo, partendo dalla valutazione dei beni immateriali dal punto di vista patrimoniale con l'analisi dei valori di immobilizzazione, relativi a tali beni, posti a bilancio dalla fallita.

Questo metodo di analisi del valore è basato sul principio che tali attività rappresentano delle capitalizzazioni immateriali basilari per la valorizzazione dell'impresa e che pertanto tutte le azioni indirizzate al conseguimento di questi valori immateriali sono state registrate come investimenti nei bilanci d'esercizio della fallita.

In ambito aeronautico le certificazioni rappresentano un valore assoluto basato, da un lato sui principi e sulle procedure riconosciute a livello internazionale che determinano il conseguimento delle stesse attraverso un lungo e puntuale percorso di verifiche di enti



terzi, dall'altro rappresentano elementi imprescindibili per esercitare le attività d'impresa nel campo aeronautico internazionale, queste in particolare essendo votate alla progettazione e alla costruzione di velivoli.

Nel presente contesto di valutazione dei beni immateriali le certificazioni aeronautiche individuate sono rappresentate dalle due certificazioni d'impresa per la Progettazione e la Costruzione di aeromobili, denominate rispettivamente DOA e POA, e le certificazioni di prodotto relative ai due aeromobili tipo denominati REDBIRD e SKYCAR. L'analisi ha messo in evidenza diverse ulteriori certificazioni di processi e di prodotti, che possono essere ricomprese come sottoinsiemi dei due ambiti principali relativi alle certificazioni rilasciate all'Organizzazione e di quelle di Tipo Aeromobile sopra menzionate.

I diversi percorsi di certificazione effettuati dalla fallita sono effettivamente confluiti nell'acquisizione dei riconoscimenti internazionali che hanno permesso di sviluppare fattivamente i modelli organizzativi ed i nuovi prodotti aeronautici arrivando a capitalizzare gli sforzi compiuti.

In tale contesto, al fine di valutare il valore economico residuo relativo alle certificazioni aeronautiche, è stata condotta una specifica analisi per delimitare il periodo di efficacia del piano di investimenti ed i rispettivi valori attivi registrati nel patrimonio immateriale di bilancio.

Le iniziative d'impresa volte al conseguimento delle certificazioni aeronautiche per la Progettazione (DOA) e la Costruzione (POA) di aeromobili, rappresentano una costante del piano aziendale durante tutto il lungo periodo di attività della fallita, ciò nonostante, da una attenta analisi delle attività svolte è possibile collocare le operazioni produttive, finalizzate alla costituzione del patrimonio immateriale delle certificazioni, a partire dal periodo 2005/2006 quando sono state avviate le prime azioni intraprese con specifici progetti innovativi di ricerca e sviluppo per l'ideazione di nuovi velivoli nel segmento di prodotto di interesse. Le azioni del piano strategico si sono quindi protratte negli anni fino al conseguimento delle certificazioni d'impresa (DOA e POA) e successivamente quelle di tipo denominate SKYCAR e REDBIRD.

E' possibile quindi affermare che l'intervallo di tempo complessivo interessato dal piano di patrimonializzazione è riconducibile al periodo 2005/2011, avendo considerato come eventi posti a riferimento di inizio e fine periodo i primi progetti finalizzati alla realizzazione dei velivoli menzionati, e il conseguimento delle prime certificazioni degli aeromobili citati. Le successive azioni registrate a bilancio rappresentano investimenti tesi al mantenimento delle stesse certificazioni e/o allo sviluppo di nuove iniziative che non risultano pienamente consolidate, nei periodi di esercizio successivi al conseguimento delle certificazioni, si registra altresì, la progressiva riduzione del valore originario attribuito agli investimenti immateriali, per effetto dell'ammortamento.

In merito alla definizione del valore residuo associato al dominio dei beni immateriali, il metodo parte dal valore totale degli investimenti immateriali posti a bilancio nel periodo individuato e riconducibili alle certificazioni di interesse per la valutazione in



oggetto. La stima si basa quindi sull'applicazione dei principi legati alla definizione del valore residuo di realizzo attuale delle certificazioni, attraverso un percorso valutativo che tenga conto anche dei risultati tecnici e commerciali realizzati dalla fallita rispetto al mercato di riferimento. La stima del valore di realizzo dei beni immateriali verrà in maniera parametrica anche rispetto all'apprezzamento di mercato dei beni materiali realizzati in accordo con le certificazioni possedute dalla fallita.

Ulteriori considerazioni vanno fatte in merito all'attualizzazione di questo valore potenziale e all'effettiva redditività associata ai beni immateriali selezionati, a tal proposito si fa presente che la valutazione economica delle certificazioni di prodotto e di processo, che fanno capo alla fallita, vanno considerate soprattutto in associazione ai beni materiali ancora presenti e strumentali ai processi stessi. La redditività per realizzo o per continuità industriale delle certificazioni, acquisisce infatti un valore concreto se associata ai beni materiali correlati ovvero alle linee di produzione presenti nello stabilimento, costituite dall'insieme di scali, macchinari, attrezzature e dai materiali aeronautici di magazzino di proprietà della fallita, che risultano ancora presenti nel sito di produzione.

Tornando alla valutazione residuale dei soli beni immateriali oggetto di stima, il raggruppamento è rappresentato dalle certificazioni aeronautiche di processo relative alla Progettazione (DOA) e alla Produzione (POA) di parti e velivoli rilasciate all'organizzazione di impresa dagli enti internazionali che ne accertano la capacità, rispetto ai requisiti normativi, con piani di audit continui, finalizzati a verificare l'adeguatezza e la rispondenza del sistema tecnico, organizzativo e produttivo adottato. Allo stato attuale la certificazione DOA risulta revocata per il lungo periodo di inattività, viceversa la certificazione POA risulta ancora attiva.

Va da sé che la valorizzazione di queste certificazioni passa attraverso la richiesta di certificazione di una nuova organizzazione (diverso il discorso per la continuità produttiva presa in considerazione successivamente) che deve adottare il sistema già impostato e far riconoscere le proprie capacità d'impresa rispetto ai requisiti certificativi, tenendo conto degli adeguamenti da adottare per aggiornare il sistema rispetto alle ultime verifiche di audit superate.

Diverso il discorso per le certificazioni di prodotto relative ai velivoli (Type Certificate) che possono essere utilizzate da terzi, purché soddisfino, anche in questo caso, le necessità dettate dagli aggiornamenti normativi finalizzati all'aeronegabilità dei modelli certificati così come meglio specificato in seguito. Anche per i Type Certificate è stata verificato lo status presso le autorità, riscontrando una condizione ancora attiva, anche se risulta in corso una procedura di revoca per il mancato pagamento delle commissioni di rinnovo.

Le considerazioni sopra esposte mettono in luce la necessità di un piano di azioni per l'adeguamento dei sistemi già certificati dovute agli aggiornamenti dei riferimenti normativi con nuovi requisiti da soddisfare di natura sia organizzativa che tecnica/produttiva.



Altro elemento da considerare è dovuto alla distanza temporale del periodo di certificazione individuato e quindi di capitalizzazione degli investimenti, si tratta di beni immateriali che hanno consolidato il proprio valore patrimoniale oltre 10 anni fa, con un piano di investimenti durato circa 6 anni. I mezzi impiegati all'epoca e quindi il valore capitalizzato riflettono una situazione tecnica ed organizzativa che oggi è certamente differente per diversi aspetti. L'analisi effettuata rispetto a questo tema, infatti, ha messo in luce diverse criticità.

Volendo citare solo le più rilevanti, è opportuno in primis considerare gli aspetti relativi all'avanzamento delle tecnologie soprattutto di natura digitale che certamente influiscono sui processi di ideazione e progettazione dei velivoli, così come quelli relativi ai materiali impiegati e ai nuovi componenti come i sistemi innovativi di propulsione ibrida, senza dimenticare le innovazioni relative ai processi speciali e all'automazione dei processi di produzione.

Tutti questi aspetti definiscono una distanza tecnologica che le certificazioni scontano e che influiscono sulla valorizzazione economica. Pertanto, anche in questo caso, è opportuno definire un coefficiente di deprezzamento rispetto al potenziale valore reddituale del dominio dei beni immateriali oggetto della presente valutazione, che riconduce il valore residuo a circa 7,5 milioni di euro, al netto delle spese per ulteriori investimenti che, come già esposto, si rendono necessari per l'adeguamento tecnico ed organizzativo rispetto allo sviluppo dei requisiti normativi, successivo all'ultimo periodo di certificazione. Il valore stimato per i beni immateriali si basa anche sulla continuità della posizione certificativa riscontrata ed andrebbe certamente riconsiderato in funzione di un'evoluzione diversa presso gli enti di rilascio e controllo delle medesime certificazioni.

Per effettuare un riscontro tecnico di questa valutazione economica, viene adottato anche un diverso modello di interpretazione del valore residuo basato sul metodo del costo.

Metodo del Costo

L'analisi prosegue con la valutazione del presunto valore di realizzo associato al velivolo in fase di assemblaggio e ai beni immateriali. Per tali ultimi domini, come anticipato, viene applicato il metodo relativo alla determinazione dei costi sostenuti dalla fallita seppure con criteri e considerazioni diverse.

L'applicazione del metodo in generale prevede un procedimento di stima che considera il "costo di realizzazione a nuovo" ed il "costo di sostituzione a nuovo" dei beni, per determinare il minore dei costi di investimento, che rappresentano i prezzi correnti di mercato ed includono materiali, manodopera manufatti, spese indirette, profitti ed oneri, costi di installazione ed allacciamento e quant'altro rappresenti l'insieme minimo di risorse necessarie a conseguire la realizzazione dei beni.



La valutazione, nel caso specifico si riconduce ovviamente al costo di realizzazione con opportune considerazioni legate prevalentemente al particolare contesto con il lungo periodo di fermo delle attività nell'ambito del settore aeronautico, che presenta una estrema dinamicità relativa ai continui aggiornamenti tecnici, normativi e di processo che incidono in termini di "obsolescenza" ovvero inadeguatezza rispetto ai requisiti attuali.

Entrando nel merito della valutazione, il bene materiale presente in linea di assemblaggio non ha un proprio mercato se non ricondotto alla possibilità che lo stesso venga completato, ovvero al valore residuo dei componenti di maggior pregio. In definitiva la valutazione parametrica del costo sostenuto rappresenterà il punto di partenza per l'immissione sul mercato del bene o delle sue parti.

L'ultimo dominio dei beni materiali, oggetto di valutazione, è costituito dal velivolo-cellula, fermo sugli scali della linea di assemblaggio, in una fase intermedia delle lavorazioni con una configurazione molto lontana dal prodotto velivolo finito, pertanto il valore residuo viene stimato al meglio considerando il costo del lavoro sostenuto, come punto di partenza per la sua effettiva ultimazione.

Dall'analisi dei costi sostenuti emerge il costo di acquisizione di alcuni componenti già installati che pesano in maniera preponderante sul valore residuo del velivolo SKYCAR MSN005 in costruzione. Anche in questo caso la stima del valore residuo contempla la valutazione dei fattori di deprezzamento legati alle condizioni generali e allo stato effettivo che per tali componenti richiederebbe verifiche funzionali e operative al banco, oltre che l'adeguamento alle prescrizioni aeronautiche dell'ultimo periodo.

La tabella D espone il valore residuo del velivolo in fase di assemblaggio.

La valutazione economica delle certificazioni aeronautiche della fallita, come detto, rientra in un discorso diverso che comprende tra l'altro anche il velivolo in fase di costruzione. Entrando nel merito dei beni immateriali, anche in questo caso si opta per l'adozione del criterio del costo, partendo dalla considerazione che non esiste un vero e proprio mercato di acquisizione per le certificazioni, ma queste transazioni di compravendita normalmente rientrano nelle trattative di acquisizione d'impresa o in cessioni di attività.

La valutazione effettuata con il criterio del costo parte da una considerazione generale relativa alla peculiarità del patrimonio immateriale costituito dalle certificazioni aeronautiche. Un piano di investimenti finalizzato a conseguire le certificazioni DOA e POA, relative a velivoli della classe/tipo prodotta da OMA, comprende in modo pressoché indivisibile le direttrici relative alla progettazione e alla produzione, sia in termini di investimenti non ricorrenti e soprattutto per i costi relativi ai primi articoli, che di fatto rappresentano i prototipi anche questi oggetto di valutazione degli enti sovranazionali e singolarmente certificati.



Questo è lo scenario in cui si svolge l'analisi valutativa, cui vanno stimati per l'appunto i costi delle certificazioni DOA e POA conseguite da _____ in merito ai primi velivoli anche questi certificati denominati REDBIRD e SKYCAR.

A questo punto il lavoro di analisi dei costi svolto mette in evidenza alcuni aspetti di merito per la definizione della valutazione economica condotta con questo metodo

L'analisi dei costi è stata basata sull'insieme dei dati e delle informazioni desumibili principalmente dai bilanci in cui tra l'altro emerge un inviluppo delle spese e delle risorse impiegate per la realizzazione dei beni materiali abbondantemente superiori a quelli di mercato. Questo si spiega tenendo conto del fatto che si tratta dei primi articoli messi in produzione che scontano quindi l'inviluppo dei costi di avviamento d'impresa, i costi non ricorrenti comprensivi della progettazione di base e degli investimenti sulle linee di produzione.

Tale situazione viene compensata in parte nei bilanci annuali dagli effetti positivi relativi ai benefici conseguiti come crediti e finanziamenti previsti nel contesto delle attività di ricerca e innovazione associate alle iniziative di sviluppo dei nuovi prodotti.

A riprova dei valori economici complessivi ricavati dall'analisi dei bilanci, si è aggiunto un lavoro di analisi dei costi diretti sostenuti per l'acquisizione delle certificazioni stimati in termini di ore complessivamente impiegate per la progettazione attraverso la redazione dei documenti tecnici (specifiche, disegni, distinte di produzione, manuali), la realizzazione del piano di qualità, la realizzazione dei velivoli prototipo e la loro certificazione. Le ore stimate sono state quindi ricondotte al valore economico, con costi orari opportuni e coerenti con i profili tecnici impiegati, distinguendo tra le attività di progettazione e qualità, rispetto a quelle di produzione.

Nella presente analisi, la stima effettuata secondo tale metodo va inquadrata rispetto al contesto potenziale offerto dal mercato dei costruttori di aeromobili, là dove tali beni materiali ed immateriali rientrano a far parte di un disegno più complesso e ambizioso relativo al loro reimpiego in esercizio all'interno di un sistema produttivo certificato composto dalla progettazione (DOA) e dalla produzione (POA) di velivoli commerciali. L'applicazione del metodo presuppone quindi il riavvio in esercizio dello stabilimento o l'inserimento dei beni a patrimonio di un'impresa equivalente alla fallita, che impieghi detti beni nell'intento di valorizzarli in un contesto produttivo finalizzato alla realizzazione aggiornata delle classi di velivoli già certificati.

Questo scenario rivaluta diversamente i velivoli targati e valorizza le parti aeronautiche e lo stesso velivolo in linea di produzione _____ che, a questo punto, diventano beni strumentali al processo di valorizzazione del sistema certificato, e acquisiscono il valore di simulacri utili alla verifica per l'upgrade tecnico del tipo/modello certificato che dovrà certamente trarre i rinnovati requisiti di certificazione e di aeronavigabilità elaborati dagli enti preposti in termini di aggiornamenti, modifiche e raccomandazioni, oltre quelli richiesti dal mercato in termini di accessoristica, funzionalità e quant'altro emerso nell'ultimo decennio.



In questo tipo di valutazione ovviamente emerge il valore specifico offerto dalle certificazioni di tipo già acquisite che contribuiscono a ricostruire il valore patrimoniale - composto dai beni materiali ed immateriali sopra identificati - con una stima a valori correnti nella prospettiva di una riorganizzazione in continuità delle linee di produzione della fallita o di un'impresa che reimpieghi detti beni.

La tabella H mette in evidenza la rivalutazione dei beni immateriali in tale contesto, in cui emerge il valore specifico offerto dalle certificazioni di tipo/prodotto già acquisite che vengono assommate ed esposte insieme alla valorizzazione complessiva dei beni alla luce del nuovo scenario. Come peraltro già sottolineato l'attualizzazione del valore residuo delle certificazioni dipende anche dall'aggiornamento del sistema tecnico organizzativo rispetto alla successiva evoluzione dei requisiti normativi, il prospetto di sintesi tiene conto di tale necessità espressa in termini di ulteriori investimenti per l'adeguamento tecnico/organizzativo stimati in termini complessivi.

In sostanza il valore dei beni cresce se rapportati ad un contesto in cui i beni materiali diventano i simulacri di riferimento per l'aggiornamento delle certificazioni e quindi possano essi stessi divenire prodotti aggiornati e rivendibili. Questo scenario comprende l'impiego dei velivoli aggiornati anche in contesti ancora più sfidanti relativi alla realizzazione di prototipi innovativi per configurazioni *UnManned e Ibride*.

Anche in questo metodo il criterio deve tener presente della condizione generale delle parti e delle attività necessarie al reimpiego delle stesse finalizzate per l'appunto alla produzione di altre serie aggiornate e all'aggiornamento dei beni stessi.

Conclusioni

Il lavoro affidato è stato svolto a partire dall'individuazione dei beni materiali ed immateriali oggetto della valutazione economica, concependo l'accorpamento in domini utili alla stima del valore residuo dei beni ed effettuando un'accurata analisi dei dati e delle informazioni acquisite durante i sopralluoghi e resi disponibili dal affidatario committente della presente relazione. L'analisi condotta, finalizzata alla stima del valore residuo dei beni, ha tenuto conto delle specificità del settore aeronautico caratterizzato da un mercato fortemente evolutivo che si sviluppa in un contesto produttivo estremamente competitivo basato sull'impiego di tecnologie all'avanguardia con una continua evoluzione innovativa dei prodotti.

Il lavoro di sintesi è accompagnato da una ampia documentazione fotografica delle parti realizzate durante i sopralluoghi. In allegato, nella Tabella A, è rappresentato un elenco dei beni materiali ed immateriali con i relativi riferimenti fotografici, raggruppati secondo i domini identificati nella relazione.

Il primo dominio di interesse per la valutazione è quello costituito da i velivoli finiti il cui valore residuo stimato è indicato nella Tabella B. Ciascun velivolo ha un proprio valore residuo stimato secondo il metodo di mercato applicato con i criteri descritti.



Il secondo raggruppamento è relativo alle parti quasi ultimate per le quali è stato adottato il criterio di sostituzione con valorizzazione al costo di produzione. I Valori residui sono riepilogati in Tabella C

Il terzo raggruppamento è rappresentato dal Velivolo in Costruzione, per la valutazione economica è stato utilizzato il metodo del costo con il valore residuo rappresentato in Tabella D

I successivi raggruppamenti sono riferiti ai così detti beni strumentali alla produzione, rappresentati dalle eliche bipala, dagli scali di assemblaggio e costruzione dei velivoli e dalle rimanenze di parti aeronautiche di magazzino applicabili al prodotto velivolo SKY CAR, cui si aggiunge l'insieme di attrezzature e macchinari di misura tutti presenti presso le aree produttive dello stabilimento. Le tabelle E, F, G e M esplicitano il valore economico residuo stimato di questi ultimi raggruppamenti materiali.

L'ultimo raggruppamento si riferisce ai beni immateriali nel dominio delle certificazioni aeronautiche. L'analisi condotta comprende una prima valutazione riferita al valore attualizzato di capitalizzazione delle certificazioni desunte dal piano di investimenti registrato nei bilanci della fallita, con ulteriori valutazioni degli elementi di deprezzamento e attualizzazione dei beni stessi.

La valutazione dei beni immateriali, inoltre, si è basata sul principio fondante della continuità delle posizioni certificative riscontrate e andrebbe certamente riconsiderata in funzione di un'evoluzione diversa presso gli enti certificatori. La stima effettuata secondo i criteri e le considerazioni esposte ha definito un primo valore residuo delle capitalizzazioni intorno agli 7,5 Milioni di euro, al netto degli ulteriori investimenti necessari per l'adeguamento tecnico organizzativo.

Questa valutazione economica è stata quindi raffrontata alla stima degli stessi beni, effettuata adottando il criterio dei costi sostenuti. In tale contesto l'analisi condotta ha definito un valore complessivo di riscontro che comprende le certificazioni, il velivolo in linea di costruzione e la rivalutazione dei velivoli di produzione

La Tabella H riepiloga in sintesi i valori residui stimati delle certificazioni aeronautiche possedute dalla fallita.

In merito alla stima economica dei beni immateriali si sottolinea, come per altro già anticipato, come la valutazione delle certificazioni d'impresa acquisisca un senso compiuto in termini di realizzo, se comprensiva dei beni materiali strumentali al processo tecnico produttivo legato alla realizzazione delle parti aeronautiche e dei velivoli.

A tale proposito si fa presente che, in sede di verifica presso il sito produttivo della fallita sono stati riscontrati specifici beni materiali costituiti dagli scali di produzione di parti e di assemblaggio dei complessivi aeronautici, dalle attrezzature e dai macchinari strumentali al processo produttivo insieme ad ulteriori beni tecnici rappresentati da parti, semilavorati e materiali rimanenze di magazzino.



Questi ultimi beni materiali, se da un lato hanno costituito un ulteriore raggruppamento opportunamente valorizzato nei paragrafi precedenti, in quest'altro contesto valutativo rappresentano un insieme complementare ai beni immateriali, in grado di rivalutare ulteriormente la stima economica delle certificazioni aeronautiche, in particolare quelle di processo (DOA e POA) che acquisiscono un apprezzamento in valore, di sicuro interesse ai fini della liquidazione.

Il lavoro di analisi svolto completo di sintesi tabellari e immagini fotografiche, definisce la situazione valutativa dei beni materiali ed immateriali oggetto della stima economica. La relazione espone i presupposti e l'iter di valutazione con il dettaglio dei diversi criteri applicati e si completa con alcune considerazioni specifiche, relative alle criticità e alle opportunità rispetto ai più contesti di impiego e rivalutazione dei beni.

Il documento con i diversi contenuti esposti, rappresenta quindi un elemento di indirizzo per assistere il committente nelle scelte strategiche, come quelle finalizzate al migliore realizzo per assegnazione tramite asta competitiva, in tal senso la relazione inquadra sostanzialmente due scenari, il primo correlato alla valutazione dei beni così detti "finiti" e commercializzabili, il secondo relativo alla continuità produttiva.

La relazione, come detto, offre più soluzioni di vendita secondo diversi criteri a partire dalla messa a profitto del valore in base alla ripartizione in domini merceologici, ovvero per singole parti, fino alla definizione di un offerta di vendita complessiva. A tale ultimo proposito è bene sottolineare come, il quadro generale descritto con la sintesi delle valutazioni economiche, metta in evidenza la concentrazione del valore stimato, che risiede in massima parte nei beni immateriali costituiti dalle certificazioni aeronautiche DOA e POA e nelle due certificazioni di tipo appartenenti alla categoria CS-23.

Il contenuto tecnico raggiunto dalla fallita è costituito e rappresentato dalle certificazioni internazionali riconosciute in ambito EASA ed FAA, che rappresentano un effettivo valore capitalizzabile. Le certificazioni di processo (DOA e POA) insieme a quelle dei due velivoli (REDBIRD e SKYCAR) realizzati e testati in campo volo, costituiscono quindi un patrimonio il cui valore è certamente riconosciuto dal mercato, in particolare risulta di interesse per la filiera produttiva rappresentata dalle imprese già presenti o che puntano a posizionarsi nel settore produttivo dell'aviazione commerciale.

Si tratta quindi delle imprese che intendono effettuare un investimento di capitalizzazione, principalmente immateriale, che trova la sua ragione nella natura tecnica ed industriale dell'impresa stessa, votata alla progettazione e realizzazione di prodotti nel segmento di mercato indicato.

In tale contesto si inquadra l'ultima valutazione economica del sistema integrato di beni (immateriale e materiale), con la stima economica del loro valore complessivo, da sottoporre all'attenzione dei soggetti economici interessati alla preservazione della capacità industriale del complesso produttivo.



La suddetta valutazione complessiva si riferisce al sistema, costituito per l'appunto dall'insieme delle certificazioni e delle conoscenze, cui si aggiungono i velivoli da impiegare come simulacri per lo sviluppo ulteriore dei progetti aeronautici. Infine valuta di reinserire nel processo finale le azioni di adeguamento del prodotto, azioni che sarebbero quindi, non solo necessarie al processo ma anche utili per la rivalutazione degli stessi beni che si aggiornerebbero in rispondenza dei requisiti normativi, rispondendo inoltre alle rinnovate richieste del mercato.

Elenco Allegati

- **Tabella A: Riferimenti Fotografici**
- **Tabella B: Velivoli di produzione**
- **Tabella C: Parti quasi Ultimate**
- **Tabella D: Velivoli in Costruzione**
- **Tabella E: Eliche**
- **Tabella F: Scali di Produzione**
- **Tabella G: Strumenti di Misura**
- **Tabella M: Rimanenze di magazzino**
- **Tabella H: Certificazioni**

Avendo completato il mandato in ogni sua parte il sottoscritto consegna la presente relazione rimanendo a disposizione per ogni eventuale ulteriore chiarimento.

Luogo, CASERTA

Data, 20/05/2022

Firma Sergio De Luca

ALLEGATI

Tabella A Riferimenti Fotografici e Video

Velivoli Targati

| Area di Stabilimento | Descrizione | Modello | Nr. di Serie | Marca | Foto (.JPG) | Video (.MP4) |
|----------------------|-------------|---------|--------------|--------|---|------------------------------------|
| Hangar Linea Finale | Velivolo | REDBIRD | | | Red Bird CockPit; Red Bird Coda; Red Bird Esterno | Hangar Velivoli e Scali Produzione |
| | Velivolo | SKY CAR | MSN001 | I-SKYC | I-SKYC CockPit; I-SKYC Targa | |
| | Velivolo | SKY CAR | MSN004 | I-PDVG | I-PDVG Targa; I-PDVG CockPit; I-PDVG Motore sx | |
| | Velivolo | P68 | | I-IEAA | I-IEAA Targa | |

Parti Quasi Ultimate

| Area di Stabilimento | Descrizione | P/N - STC | Nr. di Serie | Applicabilità | Foto (.JPG) | Video (.MP4) |
|---|---------------------------------|--------------------|--------------|---------------|-----------------------------|------------------------------------|
| Officine Costruzioni Parti Aeronautiche | Porta sx Vano Carrello | OM 0940.110.901.70 | // | Sukhoi SJ100 | Portello sx | Hangar Velivoli e Scali Produzione |
| | Porta dx Vano Carrello | OM 0940.110.902.70 | // | Sukhoi SJ100 | Portello dx | |
| | Porta sx - Scarto "not for fly" | OM 0940.110.901.70 | // | Sukhoi SJ100 | Scrap Panel; Scrap Panel #2 | |

Velivoli in Costruzione

| Area di Stabilimento | Descrizione | Modello | Nr. di Serie | Marca | Foto (.JPG) | Video (.MP4) |
|-----------------------------|-------------|---------|--------------|-------|------------------------------------|------------------------------------|
| Linea Assemblaggio Velivoli | Velivolo | SKY CAR | MSN005 | N/A | MSN005 Motore DX; MSN005 Motore SX | Hangar Velivoli e Scali Produzione |

Eliche

| Area di Stabilimento | Descrizione | P/N - STC | Nr. di Serie | Applicabilità | Foto (.JPG) | Video (.MP4) |
|---|-----------------|--------------------------|--------------|---------------|-------------|------------------------------------|
| Officine Costruzioni Parti Aeronautiche | Elica Bipala #1 | HC-C2YR-2CLUF/FLC7666A-4 | A98955B | Motore | Eliche | Hangar Velivoli e Scali Produzione |
| | Elica Bipala #2 | | A98366B | Lycoming/ | | |
| | Elica Bipala #3 | | A98368B | SKY CAR | | |

Scali di Produzione

| Area di Stabilimento | Descrizione | P/N - STC | Nr. di Serie | Applicabilità | Foto (.JPG) | Video (.MP4) |
|---|------------------|--------------|--------------|---------------|----------------------------|------------------------------------|
| Officine Costruzioni Parti Aeronautiche | Scali SKY CAR | Vari | // | Sky Car | Scali SKY CAR #1/2/3/4/5/6 | Hangar Velivoli e Scali Produzione |
| | Scali Floor B787 | 12C 461Z2000 | // | B787 | Scali Cargo Floor | |

Attrezzature e Macchinari di Misura

| Area di Stabilimento | Descrizione | P/N - STC | Nr. di Serie | Applicabilità | Foto (.JPG) | Video (.MP4) |
|---|-------------|-----------------|--------------|---------------|-------------------------|------------------------------------|
| Officine Costruzioni Parti Aeronautiche | COORD3 | ATHENA 40.20.15 | 1846 | // | COORD3 - ATHENA #1/2 | Hangar Velivoli e Scali Produzione |
| | Varie | Vari | // | // | STRUMENTI MISURA #1/2/3 | |

ALLEGATI

| Tabella B | | | | | | | | | | |
|--|---|-----------------------------|-----------------|---------------|--------------------|----------|---------------|------------------|--|--|
| Velivoli Produzione OMA | | | | | | | | | | |
| Posizione | Descrizione | Modello | Numero di Serie | Marca | Costruttore | Anno | Q.tà | Valutazione | | |
| Hangar Linea Finale | Velivolo | REDBIRD | Prototipo | | | 2011 | 1 | 75.000 € | | |
| | Velivolo | SKY CAR | MSN001 | I-SKYC | | 2009 | 1 | 300.000 € | | |
| | Velivolo | SKY CAR | MSN004 | I-PDVG | | 2016 | 1 | 400.000 € | | |
| | Velivolo | P68 | | I-IEAA | PARTENAVIA | 1977 | 1 | 75.000 € | | |
| | | | | | | | TOTALE | 850.000 € | | |
| Tabella C | | | | | | | | | | |
| Parti Quasi Ultimate | | | | | | | | | | |
| Posizione | Descrizione | P/N - STC | Numero di Serie | Applicabilità | Costruttore | Anno | Q.tà | Valutazione | | |
| Officine Costruzioni Parti Aeronautiche | Porta sx Vano Carrello | OM 0940.110.901.70 | // | Sukhoi SJ100 | | 2018 | 1 | 18.000 € | | |
| | Porta dx Vano Carrello | OM 0940.110.902.70 | // | Sukhoi SJ100 | | 2018 | 1 | 18.000 € | | |
| | Porta sx Vano Carrello - Scarto "not for fly" | OM 0940.110.901.70 | // | Sukhoi SJ100 | | 2014 | 1 | - € | | |
| | | | | | | | TOTALE | 36.000 € | | |
| Tabella D | | | | | | | | | | |
| Velivoli in Costruzione | | | | | | | | | | |
| Posizione | Descrizione | Modello | Numero di Serie | Marca | Costruttore | Anno | Q.tà | Valutazione | | |
| Linea Assemblaggio Velivoli | Velivolo | SKY CAR | MSN005 | N/A | | 2017 (*) | 1 | 100.000 € | | |
| | | | | | | | TOTALE | 100.000 € | | |
| Tabella E | | | | | | | | | | |
| Eliche | | | | | | | | | | |
| Posizione | Descrizione | P/N - STC | Numero di Serie | Applicabilità | Costruttore | Anno | Q.tà | Valutazione | | |
| Officine Costruzioni Parti Aeronautiche | Elica Bipala #1 | HC-C2YR- 2CLUF/FLC766A-4 | A98955B | Motore | HARTZELL PROPELLER | 2009 | 1 | 5.000 € | | |
| | Elica Bipala #2 | | A98366B | Lycoming/ | HOFMANN PROPELLER | 2009 | 1 | 5.000 € | | |
| | Elica Bipala #3 | | A98368B | SKY CAR | HOFMANN PROPELLER | 2009 | 1 | 5.000 € | | |
| | | | | | | | TOTALE | 15.000 € | | |

ALLEGATI

| Tabella F Scali di Produzione | | | | | | | | | |
|-------------------------------|------------------|-------------|--------------|---------------|-------------|---------|------|---------------|-----------------|
| Area di Stabilimento | Descrizione | P/N - STC | Nr. di Serie | Applicabilità | Costruttore | Anno | Q.tà | Valutazione | |
| | Scali SKY CAR | Vari | // | Sky Car | | 2009/11 | vari | 10.000 € | |
| | Scali Floor B787 | 12C 4612000 | // | B787 | | 2006 | 4 | 5.000 € | |
| | | | | | | | | TOTALE | 15.000 € |

Tabella G Attrezzature e Macchinari di Misura

| Area di Stabilimento | Descrizione | P/N - STC | Nr. di Serie | Applicabilità | Costruttore | Anno | Q.tà | Valutazione | |
|----------------------|-----------------------------|-----------------|--------------|---------------|-------------|------|------|---------------|-----------------|
| | CCM COORD3 - Modello ATHENA | ATHENA 40.20.15 | 1846 | // | COORD3 | 2010 | 1 | 24.000 € | |
| | Calibri e Comparatori | Vari | // | // | Vari | // | vari | 1.000 € | |
| | | | | | | | | TOTALE | 25.000 € |

Tabella M Rimanenze di magazzino

| Posizione | Descrizione | Applicabilità | Anno | Valutazione | |
|-----------|-------------------|---------------|----------|---------------|------------------|
| Magazzino | Parti e materiali | Sky Car | 2018 (*) | 450.000 € | |
| | | | | TOTALE | 450.000 € |

Tabella H Certificazioni

| Certificazione | Descrizione (Voci Principali) | Enti | Ore interne | Costo Orario | Costi Esterni | Status | Valutazione | Periodo | Ulteriori Investimenti |
|--------------------|--|-----------|-------------|--------------|---------------|---------------------|-------------|---------------|------------------------|
| | | | | | | | | | |
| DOA | Disegni e Documentazione Tecnica | EASA; FAA | 339.200 | 30 € | | Revocata | 1.800.000 € | | |
| POA | Organizzazione Presidi con Manuali e Procedure: Processi, Linee Assemblaggio e Back Shop | EASA; FAA | 160.000 | 30 € | 600.000 € | Attiva | 5.000.000 € | | |
| TYPE CERT. SKY CAR | Realizzazione First Atricle e Campagna Verifiche | EASA; FAA | 6.000 | 20 € | 300.000 € | Procedura di Revoca | 420.000 € | | |
| TYPE CERT. REDBIRD | Realizzazione First Atricle e Campagna Verifiche | EASA; | 4.500 | 20 € | 300.000 € | Permit to Fly | 250.000 € | | 5.000.000 € |
| | | | | | | | | TOTALE | 12.470.000 € |