TRIBUNALE DI SAVONA

Sezione fallimentare

Procedura: Piaggio Aero Industries S.p.A. in amministrazione straordinaria (n. 1/2018)

Giudice delegato: Dott.ssa Cristina Tabacchi

* * *

RELAZIONE SULLE CAUSE DELLO STATO DI INSOLVENZA DI PIAGGIO AERO INDUSTRIES S.P.A. AI SENSI DELL'ART. 4, COMMA 2, LEGGE MARZANO

Indice

I. Premessa 1
II. Le cause dell'insolvenza di Piaggio 3
III. Osservazioni conclusive 24

* * *

I. PREMESSA

Piaggio Aero Industries S.p.A. ("**Piaggio**") è una società attiva nel settore dell'industria aeronautica tramite la progettazione, costruzione e manutenzione di velivoli sia civili sia militari nonché di motori aeronautici e ad alta tecnologia.

Il 23 novembre 2018, Piaggio ha depositato presso il Ministero dello Sviluppo Economico formale istanza per l'ammissione alla procedura di amministrazione straordinaria di cui al D.L. 23 dicembre 2003, n. 347 ("*Misure urgenti per la ristrutturazione industriale delle grandi imprese in stato di insolvenza*"), convertito, con modificazioni, nella L. 18 febbraio 2004, n. 39 e succ. mod. (la "**Legge Marzano**"), presentando a codesto Ill.mo Tribunale contestuale ricorso per la dichiarazione del proprio stato di insolvenza.

Con decreto del 3 dicembre 2018, verificata la sussistenza dei requisiti di cui all'art. 1 della Legge Marzano, il Ministero dello Sviluppo Economico ha ammesso Piaggio alla procedura di amministrazione straordinaria, nominando quale Commissario Straordinario lo scrivente Avv. Vincenzo Nicastro. Con sentenza dell'11-14 dicembre 2018 codesto Ill.mo Tribunale

ha dichiarato lo stato di insolvenza di Piaggio ai sensi e per gli effetti di cui al primo comma dell'art. 4 della Legge Marzano.

Avvalendosi della facoltà prevista dal terzo comma dell'art. 3 della Legge Marzano ([1]), in data 10.6.2019, lo scrivente Commissario Straordinario ha presentato al Ministero dello Sviluppo Economico formale istanza per l'ammissione della società interamente controllata Piaggio Aviation S.p.A. ("**Piaggio Aviation**") alla procedura di amministrazione straordinaria, presentando a codesto Ill.mo Tribunale contestuale ricorso per la dichiarazione dello stato di insolvenza di tale società. L'ammissione di Piaggio Aviation alla procedura è stata richiesta in considerazione dell'opportunità di una "*gestione unitaria dell'insolvenza nell'ambito del gruppo, in quanto idonea ad agevolare, per i collegamenti di natura economica o produttiva esistenti tra le* […] *imprese, il raggiungimento degli obiettivi della procedura*" (v. art. 81, comma 2, della Prodi Bis, richiamato dall'art. 3 della Legge Marzano). Piaggio Aviation è stata ammessa alla procedura di amministrazione straordinaria con decreto del Ministero dello Sviluppo Economico in data 22.7.2019 ([2]) ed è stata successivamente dichiarata insolvente da codesto Ill.mo Tribunale con sentenza in data 26.7.2019.

In data odierna, lo scrivente Commissario Straordinario ha presentato al Ministero dello Sviluppo Economico il programma di cui all'articolo 54 della Prodi Bis (il "**Programma**"). In ragione dei collegamenti di natura economica e produttiva esistenti tra Piaggio e Piaggio Aviation, lo scrivente Commissario Straordinario ha ritenuto preferibile, come consentito dal comma 3*bis* dell'art. 3 della Legge Marzano ([3]), la redazione di un programma unitario per

---

([1]) Il terzo comma dell'art. 3 della Legge Marzano dispone che "*quando ricorrono le condizioni di cui all'art. 81 del D.Lgs.* [8.7.1999] *n. 270* [la "**Prodi Bis**"]*, il commissario straordinario può richiedere al Ministro delle Attività Produttive* [oggi Ministro dello Sviluppo Economico] *l'ammissione alla procedura di amministrazione straordinaria di altre imprese del gruppo, presentando contestuale ricorso per la dichiarazione dello stato di insolvenza al Tribunale che ha dichiarato l'insolvenza dell'impresa di cui all'art. 2, comma, 1*" (e, quindi, nel caso in esame, al Tribunale di Savona che - come si è detto - ha dichiarato lo stato di insolvenza di Piaggio).

([2]) Conformemente a quanto previsto dall'art. 85 della Prodi Bis (applicabile nel caso di specie in forza del generale rinvio alle disposizioni della Prodi Bis contenuto all'art. 8 della Legge Marzano) il Ministero dello Sviluppo Economico ha nominato lo scrivente quale Commissario Straordinario di Piaggio Aviation. Il primo comma dell'art. 85 della Prodi Bis dispone, infatti, che "*alla procedura di amministrazione straordinaria dell'impresa del gruppo sono preposti gli stessi organi nominati per la procedura madre*".

([3]) Il comma 3*bis* dell'art. 3 della Legge Marzano dispone, infatti, che "*le procedure relative alle imprese del gruppo (…) possono attuarsi <u>unitamente</u> a quella relativa alla capogruppo, a norma dell'art. 4, comma 2* [e quindi attraverso l'esecuzione di un programma unitario]*, ovvero <u>in via autonoma</u>, attraverso un programma di ristrutturazione o mediante un programma di cessione,* [da presentarsi] *nel rispetto dei termini di cui all'art. 4, commi 2 e 3*".

tutte e due le società.

Il Programma è stato redatto secondo l'indirizzo della cessione dei complessi aziendali di cui all'art. 27, comma 2, lett. a) della Prodi Bis (espressamente richiamato dall'art. 4 della Legge Marzano).

Ai sensi dell'art. 59 della Prodi Bis (rubricato "*Comunicazione al Tribunale del programma autorizzato*"), il Commissario Straordinario provvederà a trasmettere a codesto Ill.mo Tribunale una copia del Programma entro tre giorni dalla relativa autorizzazione da parte del Ministero dello Sviluppo Economico.

Ai sensi dell'articolo 4, comma 2 della Legge Marzano, contestualmente alla presentazione del Programma, il Commissario Straordinario presenta al Giudice Delegato la "*relazione contenente la descrizione particolareggiata delle cause di insolvenza*", unitamente allo "*stato analitico ed estimativo delle attività*" (allegato alla presente *sub* **Prod. n. 1**) e all'"*elenco nominativo dei creditori, con l'indicazione dei rispettivi crediti e delle cause di prelazione*" (allegato alla presente *sub* **Prod. n. 2**).

Nelle pagine che seguono, si procederà pertanto ad illustrare sinteticamente quelle che, sulla base delle analisi e verifiche effettuate sino alla data odierna, sono risultate essere le principali cause dello stato di insolvenza di Piaggio.

* * *

II. LE CAUSE DELL'INSOLVENZA DI PIAGGIO

Lo stato di insolvenza di Piaggio, che affonda le proprie radici nell'ultimo decennio, è ascrivibile a diverse cause:

a) *sia* di carattere esogeno, e quindi non direttamente riconducibili a Piaggio, quale, per esempio, la crisi del mercato della *Business Aviation*,

b) *sia* di carattere endogeno, e quindi legate al *business model* della società, nonché

[OMISSIS]

Ai fini di una migliore comprensione della fattispecie, è opportuno analizzare le principali vicende relative a tale decennio, suddividendolo nei tre seguenti diversi periodi temporali:

- **primo periodo:** dal 2006 alla formalizzazione del Piano di Risanamento 2014 (come *infra* definito);
- **Secondo periodo:** dal 2015 alla formalizzazione del Piano di Risanamento 2017 (come *infra* definito);
- **Terzo periodo:** dal 21.12.2017 (data della formalizzazione del Piano di Risanamento 2017) al 23.11.2018 (data del deposito da parte di Piaggio dell'istanza di ammissione alla procedura di amministrazione straordinaria).

A. Il primo periodo: dal 2006 alla formalizzazione del Piano di Risanamento 2014

Tra i principali fattori di natura esogena ed endogena che hanno contribuito, nel primo periodo in esame, alla crisi di Piaggio preme qui citare:

[OMISSIS]

La contrazione del mercato della *business aviation*

Il mercato della *business aviation* (*business jet e turboprop*) ha risentito pesantemente della crisi economico-finanziaria globale iniziata nel 2008. L'esercizio 2009 è stato, infatti, caratterizzato dalla maggior crisi che l'aviazione generale abbia registrato nel corso della sua storia, in concomitanza della quale, tutti i maggiori costruttori hanno ridotto le produzioni di velivoli effettuando significativi tagli di manodopera e cancellazioni/rallentamenti degli investimenti in nuovi programmi; crisi che è proseguita anche nell'esercizio 2010 e 2011. Solo negli anni 2012 – 2014 si è assistito ad una moderata ripresa del settore.

A riprova della gravità della crisi che ha colpito il mercato, vari primari operatori sono stati coinvolti in diverse procedure concorsuali di diverso tipo,

[OMISSIS]

Il grafico che segue illustra l'andamento consegne – e di conseguenza del fatturato – dei due prodotti di punta della *business aviation*, *business jet e turboprop*, che hanno registrato un crollo verticale nel 2009.

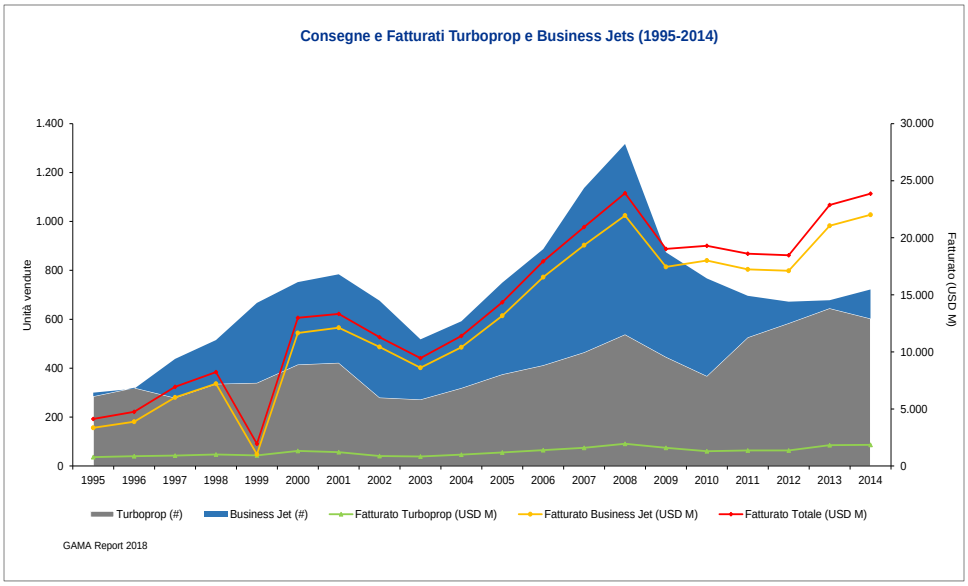

Figura 1: Andamento consegne e fatturato Business Jet e Turboprop 1995 -2014

[OMISSIS]

[OMISSIS]

Infine, fra le ragioni principali del perdurare dello stato di difficoltà del mercato, in particolare nordamericano, vi è stato un ulteriore ribasso dei prezzi di vendita, determinato dalla massa

significativa di velivoli completati ma ancora invenduti da parte dei maggiori costruttori. Di conseguenza, nel periodo di maggiore focalizzazione della Società sul settore civile, PAI ha operato sul mercato, applicando prezzi di vendita non adeguati ai costi sostenuti (cfr. di seguito).

La bassa marginalità dei prodotti venduti

Quale ulteriore conseguenza della crisi del settore, si rileva come nei primi anni del periodo oggetto di analisi (2006-2011) la società abbia dato corso a vendite di velivoli P.180 caratterizzate da una bassa marginalità

[OMISSIS]

Dall'analisi condotta su un campione di 54 unità vendute tra il 2006 e il 2011 (sul totale dei 117 velivoli venduti) emerge che, in generale, i prezzi di vendita applicati da Piaggio sono stati significativamente inferiori ai prezzi di listino, non consentendo alla società di coprire adeguatamente i costi di gestione.

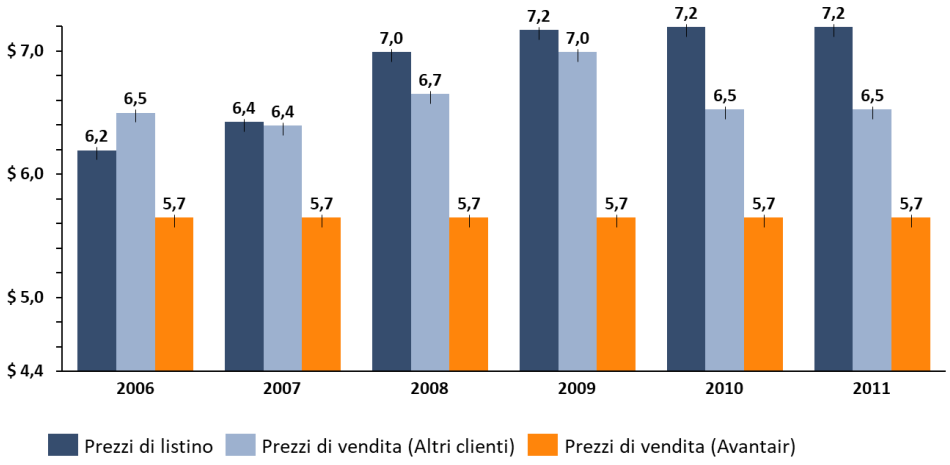

Figura 2 Confronti prezzi di listino vs prezzi di vendita ($k)

[OMISSIS]

Fattori endogeni

[OMISSIS]

[OMISSIS]

[OMISSIS]

[OMISSIS]

[OMISSIS]

* * *

Alla luce di tutto quanto sopra esposto, si osserva come gli eventi e le dinamiche sopra sinteticamente illustrate abbiano avuto impatto pesantemente negativo sulla stabilità finanziaria di Piaggio.

[**OMISSIS]**

[OMISSIS]

[OMISSIS]

B. Il secondo periodo: dal Piano di Risanamento 2014 al Piano di Risanamento 2017

[OMISSIS]

[OMISSIS]

[OMISSIS]

[OMISSIS]

[OMISSIS]

*

C. Il terzo periodo: dal Piano di Risanamento 2017 all'ammissione di Piaggio alla procedura di amministrazione straordinaria

[OMISSIS]

[OMISSIS]

[OMISSIS]

[OMISSIS]

[OMISSIS]

[OMISSIS]

[OMISSIS]

* * *

III. OSSERVAZIONI CONCLUSIVE

Come indicato in premessa, le considerazioni svolte nelle pagine precedenti sono il frutto delle analisi e verifiche effettuate dallo scrivente Commissario Straordinario sino alla data odierna.

Lo scrivente Commissario Straordinario si riserva, sin d'ora, ogni più ampia analisi e verifica riguardo alle cause dello stato di insolvenza di Piaggio, anche al fine del promovimento di azioni di responsabilità nei confronti dei soggetti responsabili.

Come è noto, lo scrivente Commissario Straordinario è, infatti, legittimato all'esercizio:

(a) delle azioni di responsabilità nei confronti degli amministratori previste dagli articoli 2393, 2393 *bis* e 2394 c.c. (v. art. 2394 *bis* c.c.) ([4]);

(b) dell'azione di responsabilità nei confronti dei sindaci prevista dall'art. 2407 c.c. (v. art. 2407, comma 3, c.c.) ([5]);

(c) dell'azione di responsabilità nei confronti della società di revisione (v. art. 15 D.Lgs. 27.1.2010, n. 39); e

(d) dell'azione di responsabilità nei confronti di chi abbia esercitato abusivamente i propri poteri di direzione e coordinamento e/o comunque preso parte al fatto lesivo o ne abbia consapevolmente tratto vantaggio (v. art. 2497, comma 4, c.c. e art. 90 della Prodi

([4]) L'art. 2394*bis* c.c. dispone, infatti, che "*in caso di fallimento, liquidazione cotta amministrativa e amministrazione straordinaria, le azioni di responsabilità previste dai precedenti articoli spettano al curatore del fallimento, al commissario liquidatore e al commissario straordinario*".

([5]) Il terzo comma dell'art. 2407 c.c. dispone, infatti, che "*all'azione di responsabilità contro i sindaci, si applicano, in quanto compatibili, le disposizioni degli articoli 2393, 2393bis, 2394, 2394bis e 2395* [c.c.]".

Bis) ([6])([7]).

[OMISSIS]

* * *

[OMISSIS]

([6]) Il quarto comma dell'art. 2497 c.c. dispone, infatti, che "*nel caso di fallimento, liquidazione coatta amministrativa e amministrazione straordinaria di società soggetta ad altrui direzione e coordinamento, l'azione spettante ai creditori di questa* [ai sensi del primo, secondo e terzo comma dell'art. 2497 c.c.] *è esercitata dal curatore o dal commissario liquidatore o dal commissario straordinario*".

([7]) L'art. 90 della Prodi Bis (rubricato "*Responsabilità nei casi di direzione unitaria*" e applicabile nel caso di specie in forza del generale rinvio alle disposizioni della Prodi Bis contenuto all'art. 8 della Legge Marzano) dispone, infatti, che "*nei casi di direzione unitaria delle imprese del gruppo, gli amministratori delle società che hanno abusato di tale direzione rispondono in solido con gli amministratori della società dichiarata insolvente dei danni da questi cagionati alla società stessa in conseguenza delle direttive impartite*".

[OMISSIS]

* * *

Con osservanza.

Villanova d'Albenga (SV), 12 agosto 2019

Il Commissario Straordinario di Piaggio Aero Industries S.p.A. in amministrazione straordinaria

_____

(*Avv. Vincenzo Nicastro*)