

MESSAGGIO MUNICIPALE NO. 9610

concernente la richiesta di credito di fr. 20'102'900.-- per la costruzione di due hangar per velivoli, per la sistemazione del parcheggio P2 e per l'acquisizione dei terreni di proprietà di terzi compresi nel perimetro dello PSIA dell'aeroporto di Lugano-Agno

Lugano, 16 marzo 2017

All'Onorando
Consiglio Comunale
6900 Lugano

Onorevole Signor Presidente,
Onorevoli Signore e Signori Consiglieri Comunali,

Introduzione

L'aeroporto di Lugano – Agno rappresenta un'infrastruttura fondamentale a servizio del Cantone Ticino e dell'area Insubrica in generale, ivi comprendendo le porzioni nord delle provincie di Como e Varese.

Per sua vocazione e struttura l'aeroporto di Lugano è definibile come “City Airport”, considerate le sue dimensioni e la vicinanza con la Città. Circa il modello di business il management dell'aeroporto ha assunto la definizione di “Boutique Airport” a significare la sua vocazione verso servizi rapidi e ad alto valore aggiunto.

Lugano Airport SA (di seguito LASA) è stata costituita alla fine del 2005 e ha iniziato a operare il primo gennaio 2006, per garantire la gestione della struttura aeroportuale e i servizi connessi.

Mentre parte dei sedimi dell'aeroporto sono di proprietà della Città di Lugano e la stessa Città è concessionaria dell'aeroporto, l'esercizio della struttura e i servizi sono delegati in via esclusiva alla LASA, il cui capitale azionario è detenuto al 12.5 % dal Cantone Ticino e il restante 87.5 % dalla Città.

L'aeroporto di Lugano è quindi un aeroporto “concessionato”, ovvero che opera in funzione di una Concessione d'Esercizio e del relativo Regolamento, documenti che ne regolano gli scopi, le finalità, i limiti, le possibilità di ampliamento infrastrutturale anche a tutela dell'interesse pubblico oggetto della concessione.

Nella concessione d'esercizio e nei criteri di definizione della pianificazione territoriale, il traffico commerciale di linea rappresenta un caposaldo imprescindibile posto a fondamento della Concessione stessa.

Ora sono impiegati presso LASA 81 dipendenti per 70.35 equivalenti full time, assicurando tutti i servizi e la manutenzione dell'aeroporto per un volume d'affari per il 2016 di circa fr. 13 mio.

Nel sistema aeroportuale operano direttamente anche diverse società ed enti, in particolare: Skyguide (responsabili del controllo del traffico aereo), Avilù SA (scuola di volo), Cargo Logic (handler merci), Darwin Airline – Etihad Regional (compagnia aerea), Swiss (compagnia aerea), Elitico Tarmac (trasporto elicotteristico), E-Aviation (assistenza all'aviazione generale), Ruag Aerospace (manutenzione aeronautica), Securitas (società di sicurezza), Polizia, Dogana, Corpo Guardie di Confine, ISS Facilities (facility management e pulizie).

Il sedime aeroportuale attuale, si estende nell'area compresa tra la pista di atterraggio e decollo, includendo l'aerostazione e il piazzale di sosta aeromobili.

Sono di proprietà della Città la quasi totalità della pista (esistono delle proprietà private sia in testa alla pista nord, sia nell'area posta a sud), il terminal e le aree circostanti, nonché dei magazzini per lo stoccaggio del materiale e dei veicoli di servizio. La rimanente parte delle proprietà correlate all'esercizio aeroportuale e a esse funzionali non appartengono alla Città; di conseguenza esse non sono gestite da LASA.

Si rileva altresì che i benefici economici derivanti da tali stabili, terreni e attività non affluiscono nel conto economico di LASA. Tale circostanza rappresenta un limite infrastrutturale al potenziale di espansione dell'aeroporto di Lugano e costituisce verosimilmente uno dei motivi principali per cui l'equilibrio finanziario di LASA non è ancora consolidato.

Importante rilevare che sia la Concessione sia la relativa scheda PSIA (Piano settoriale dell'infrastruttura aeronautica, ovvero il documento pianificatorio di riferimento che indica i limiti entro cui l'aeroporto può sviluppare le proprie infrastrutture), coerentemente con le normative del settore, conferiscono alla Concessionaria il potere esclusivo di presentare progetti di sviluppo infrastrutturale, escludendo che qualsiasi altro soggetto possa essere ente istante per progetti edilizi all'interno del perimetro aeroportuale. A rafforzare il concetto, la normativa conferisce al concessionario espressi poteri di esproprio da espletarsi come *extrema ratio* nei confronti di proprietari fondiari interessati dai piani di sviluppo aeroportuale.

La convinzione del Municipio della necessità per Città, Regione e Cantone di disporre di una struttura quale l'aeroporto è nota. Gli aspetti strategici di una simile realtà sul territorio cantonale sono già stati ampiamente espressi nel messaggio municipale 8246 relativo al risanamento finanziario della Società Anonima, votato dal Consiglio Comunale il 29 novembre 2011, che di seguito riportiamo e che sono tuttora aderenti alla realtà:

Considerazioni strategiche: l'importanza economica dello scalo aeroportuale regionale di Agno

L'aeroporto di Lugano Agno è essenziale per la politica di sviluppo economico regionale del Cantone e del Luganese: un grande vantaggio concorrenziale per la promozione di un territorio e un motore di sviluppo che permette tre tipi di benefici:

- *il servizio pubblico di trasporto fondamentale per una regione discosta e decentrata;*
- *un fattore essenziale per la competitività del territorio nell'ottica di attirare le attività economiche interessanti e produrre ricchezza;*
- *un'azienda che concentra una domanda di lavoro qualificato e richiede dei grandi investimenti.*

Gli aeroporti sono elementi essenziali della politica di sviluppo economico nazionale, regionale e locale poiché rappresentano un importante vantaggio concorrenziale per lo sviluppo di un territorio: un aeroporto è **un motore di sviluppo per l'economia** dell'area circostante, non solo in termini strettamente connessi alle attività di trasporto, ma soprattutto per l'intero sistema economico.

La presenza di buone **infrastrutture di trasporto** e di telecomunicazione è la condizione necessaria per la crescita economica, senza le quali un territorio non può sviluppare la propria capacità di creare ricchezza, né può sviluppare tutto il proprio potenziale di crescita. Aeroporti regionali rappresentano un vantaggio concorrenziale importante per la promozione di un'area, incrementandone la capacità di competizione a livello europeo e mondiale.

Lo **scenario del trasporto aereo** è oggi particolarmente dinamico, caratterizzato dalla decentralizzazione dell'economia, liberalizzazione dei mercati e dalle privatizzazioni. In questo ambito non ci sono più posizioni acquisite per sempre e, quindi, tutti gli aeroporti devono interrogarsi sulle loro prospettive. La concorrenza fra gli scali europei è vivace e i vincoli urbanistici e ambientali all'aumento dei voli sono sempre più stringenti.

Paesi, regioni e città metropolitane hanno visto e vedono sorgere l'esigenza di **adeguare le proprie infrastrutture territoriali**, al fine di garantire una facile circolazione di beni e di persone ed incentivare l'attività locale.

L'avvento della globalizzazione economica e culturale ha abbattuto i confini di ogni paese e regione, richiedendo a ciascuna realtà di incrementare la propria competitività strategica per un confronto vivace con mercati dinamici in continuo sviluppo. Disporre di un efficiente, affidabile e veloce sistema di comunicazione è un fattore decisivo di sviluppo per **città e regioni di secondo e terzo livello**, ancora di più se in una posizione centrale ma penalizzata da un distacco geografico, come il Ticino.

La presenza del nostro Aeroporto di Lugano Agno e la sua accessibilità terrestre, sono sempre più **criteri di selezione per le scelte localizzative d'impresa**, industriali e di servizi, soprattutto delle imprese multinazionali del terziario avanzato. Lo scalo svolge un importante ruolo economico come polo di sviluppo per l'intera area della regione funzionale Luganese e del Cantone Ticino.

La presa di **coscienza da parte delle autorità politiche** su tutti i livelli (Città, Regione e Cantone) circa l'importanza dell'aeroporto come strumento di politica economica per la realizzazione di piani di sviluppo regionale è essenziale.

Le considerazioni strategiche sul nostro Aeroporto di Lugano Agno, molto dinamico negli anni '90 e specializzato nei collegamenti di tipo "*business*", possono essere impostate alla luce di questa prospettiva: un futuro, nel quale avere un efficiente aeroporto regionale, sarà condizione necessaria per **assicurare al Cantone Ticino le condizioni minime di accessibilità** e i conseguenti fattori di competitività, senza trascurare, tuttavia, la crescente sensibilità ambientale della popolazione.

L'aeroporto di Lugano Agno ha un ruolo strategico all'interno del sistema aeroportuale svizzero nell'ottica di garantirne l'accessibilità per l'intera Svizzera italiana, **regione discosta e penalizzata dalla decentralizzazione**. Inoltre, la posizione strategica dello scalo all'interno del sistema aeroportuale lombardo, al centro di una delle regioni più ricche e popolate d'Europa rappresenta un potenziale molto importante, soprattutto nell'ottica della sua distinzione per quanto riguarda la qualità e il comfort (semplicità e facilità per il viaggiatore, *ease-of-use*).

Questo ruolo strategico di servizio di uno scalo regionale, **complementare al grande hub milanese**, potrebbe essere ancora rafforzato attraverso le giuste strategie di marketing all'interno dello scenario che vede Malpensa come *hub* intercontinentale, Linate come *City Airport*, Orio al Serio come scalo di livello europeo specializzato nei voli passeggeri *low-cost* e *charter* oltre che con funzione di *hub cargo courier*.

Sottolineiamo che le strutture aeroportuali appaiono le principali vie d'accesso per le **nuove realtà degli agglomerati urbani** di secondo e terzo grado (e non solo per le metropoli), al fine della loro partecipazione al grande sistema economico globale, così da agevolare le esportazioni e gli scambi di merci e l'arrivo e le partenze di operatori economici e di turisti. Inoltre, le strutture aeroportuali ricoprono un ruolo sempre più incisivo all'interno di ciascuna economia regionale aumentando la capacità di attrarre ingenti volumi di investimento e una forte domanda di lavoro e di servizi.

Nell'ottica dell'indiscussa **interdipendenza che corre fra aeroporto e territorio**, diventa fondamentale che l'attività aeroportuale sia supportata da infrastrutture idonee e moderne e che il contesto territoriale sia competitivamente dinamico e presenti uno sviluppato tessuto industriale.

I principali benefici della presenza di un aeroporto internazionale per il territorio sono molteplici. L'aeroporto regionale internazionale:

- può essere un elemento importante o critico nelle **decisioni localizzative** di una vasta gamma di imprese;
- stimola le esportazioni delle imprese localizzate nell'area fornendo a passeggeri e merci **legami con i mercati** chiave;
- accresce la **competitività dell'economia** e delle imprese che in essa operano attraverso il numero e l'efficienza dei suoi servizi per merci e passeggeri;
- **attira visitatori** per affari o per piacere nell'area, così generando reddito ed occupazione nell'industria del turismo.

La valutazione di questi aspetti, senza dubbio di grande rilievo, non deve però far trascurare l'effetto più rilevante prodotto dall'aeroporto di Lugano Agno, che è quello di **fornire accessibilità**, alle persone e alle merci, sulla lunga distanza. È grazie alla sua presenza e al suo sviluppo che può essere servito un numero sempre maggiore di destinazioni, favorendo lo sviluppo e la competitività del tessuto sociale e produttivo ticinese, lo sviluppo della mobilità, la crescita delle presenze turistiche internazionali e, di conseguenza, l'aumento del benessere economico, oltre a costituire uno straordinario strumento di marketing per la promozione dell'immagine della nostra *location*.

Un effetto importante prodotto dalla vicinanza all'aeroporto è anche quello di agire da **stimolo sui processi d'innovazione**, sia per effetto della domanda di beni e servizi avanzati e di qualità richiesti dal settore aeronautico, sia per la tendenza delle imprese innovative ad agire in un contesto internazionale e quindi a localizzarsi presso gli aeroporti. In questo senso, la presenza di un aeroporto incide sullo sviluppo delle competenze professionali in dotazione al territorio regionale.

La prossimità agli aeroporti diventa, dunque, **un asset strategico più o meno determinante nella definizione della performance economica dell'impresa**.

Nonostante che l'importanza economica di un aeroporto sia ampiamente riconosciuta, a volte è **difficile valutare con precisione tutti i benefici** e poterne rendere partecipi le comunità circostanti, specialmente quando è necessario confrontarli con le esternalità negative che coinvolgono le immediate vicinanze dell'aeroporto.

Lo sviluppo di ogni aeroporto comporta due tipi di benefici: da un lato esso fornisce un servizio di trasporto alle imprese e alle persone, garantendo la possibilità di rapidi spostamenti; dall'altro produce ricchezza poiché concentra una qualificata domanda di lavoro e **grandi volumi di investimenti**.

Stimare l'impatto territoriale di un aeroporto è un compito **difficile e complesso**, con il quale regolarmente si confrontano affermati studiosi universitari e importanti società di ricerca. In particolare, determinare l'impatto economico di un aeroporto all'interno di un ambito territoriale è decisamente complesso poiché si tratta di valutare i benefici dell'attività aeroportuale stessa, in quanto struttura economica, e gli effetti che nascono, invece, dalla sua funzione di infrastruttura di trasporto.

Nell'ottica di valutare quali siano gli effetti economici generati in termini di **nuovi posti di lavoro e di ricchezza creata così come in termini di entrate fiscali** all'interno di un determinato contesto territoriale occorre considerare tutte le variazioni dell'occupazione, dell'acquisto di beni e di servizi, del contributo alle entrate fiscali che possono essere attribuite, **direttamente o indirettamente**, alla presenza dell'infrastruttura aeroportuale.

Per comprendere le ricadute economiche dell'intera attività aeroportuale sul territorio e la correlazione che esiste fra le diverse attività coinvolte è necessario scegliere **la regione di riferimento**, comunque sempre funzionale al tipo di effetti che si vogliono presentare, più precisamente:

- gli effetti diretti prodotti negli immediati dintorni dell'aeroporto;
- l'impulso economico a più vasto raggio prodotto dall'apertura internazionale indotta dall'aeroporto.

Nel caso dell'aeroporto di Lugano Agno desideriamo sottolineare **la scala cantonale**: l'impatto economico e territoriale sicuramente non rimane limitato alla scala comunale o distrettuale, ma invece ha le ricadute significative a livello del Cantone intero.

Con la premessa che la realtà di ogni singolo aeroporto è unica e differente da quella di qualsiasi altra struttura, la letteratura riguardante l'impatto economico distingue innanzitutto quattro diversi tipi di impatto territoriale:

- diretto,
- indiretto,
- indotto,
- catalitico (o “dinamico”, o “attrattivo”).

L'impatto diretto, secondo la definizione della US FAA, accolta interamente anche dalla ACI Europe, è l'impatto economico generato dalle attività che forniscono servizi ai passeggeri e alle merci all'interno dell'aeroporto.

All'interno di questa definizione rientrano molteplici attività, sia esercitate dal gestore aeroportuale sia da altre imprese. La produzione di trasporto aereo è un processo estremamente complesso che richiede un gran numero di *inputs* da un gran numero di operatori, compagnie ed agenzie differenti.

Il documento ACI Europe ne presenta un dettagliato elenco:

- le compagnie aeree,
- gli operatori del trasporto merci,
- i servizi di sicurezza,
- l'assistenza ai passeggeri,
- l'assistenza agli aeromobili, al suolo e in volo,
- i servizi di ristorazione,
- i negozi,
- i ristoranti e gli alberghi situati entro il perimetro aeroportuale,
- gli autonoleggi,
- i servizi di *check in*.

L'impatto indiretto è legato all'attivazione “all'origine” della catena dei fornitori da parte dei gestori di tutte le attività dirette. Ci si attiene quindi alla terminologia in uso in economia e in particolare nell'ambito della teoria delle interdipendenze settoriali.

Analogamente agli impatti diretti, l'impatto indiretto richiede di essere analizzato in termini di monte salari, spese, investimenti ed entrate fiscali.

L'impatto indotto, infine, è l'incremento di domanda finale causata dalla spesa dei percettori di reddito coinvolti a vario titolo nelle attività innescate dalla presenza dell'aeroporto: tale effetto viene in economia chiamato “moltiplicatore *keynesiano*”.

Per quanto riguarda, invece, l'elemento d'**impatto catalitico** (attrattivo, dinamico) si considera l'offerta di servizio di trasporto e la funzione dell'aeroporto come utile strumento di marketing **territoriale**, capace cioè di agire come “magnete” nei confronti di un' ampia gamma di imprese industriali e commerciali e di costituire un significativo *asset strategico* per la regione in cui opera.

Il rapporto tra aeroporto e territorio è, quindi, sinergico e complesso ed è testimoniato dall'insieme degli impatti economici riconducibili alla presenza dell'aeroporto stesso, che coinvolge **una serie di soggetti importanti per lo sviluppo**. Al centro la società di gestione aeroportuale, che può rappresentare una grossa occasione di business, anche nell'ottica del partenariato privato – pubblico, successivamente i servizi *on-site*, quindi le attività comunque connesse con il trasporto aereo, ed infine l'intera economia:

- promozione dell'immagine del territorio,
- turismo, congressi e manifestazioni culturali e sportive,
- alberghi, *tour-operators* e agenzie locali di viaggio,
- utenti del trasporto,
- rifornimento carburante,
- gettito fiscale,
- localizzazione di nuove imprese,
- Società di gestione dell'aeroporto,
- autonoleggi,
- servizi di spedizionieri,
- *catering*,
- *handling*,
- ristorazione,
- entrate doganali,
- negozi,
- compagnie aeree,
- taxi.

In conclusione, il valore economico che genera un aeroporto deve essere valutato su due fronti:

- a) come **attività economica**: l'impatto che l'aeroporto produce in quanto grande impianto produttivo, che concentra volumi di investimento ed una forte domanda di lavoro, beni e servizi;
- b) come **infrastruttura di trasporto**: l'impatto prodotto dall'aeroporto in quanto fornitore, soprattutto alle imprese, di un mezzo rapido per effettuare viaggi di affari, commercio e produzione di servizi.

Inoltre, la presenza di un aeroporto produce **un impatto significativo sulle stesse scelte localizzative delle imprese** e quindi indirettamente, essendo esse catalizzatrici di investimenti e di posti di lavoro, sulla situazione economica del territorio e sulle sue possibilità di sviluppo futuro: a suffragio di questa tesi può essere sufficiente citare ancora l'autorevole documento della US *Federal Aviation Administration* che definisce gli aeroporti "magneti" in grado di attrarre le attività economiche, centri direzionali, congressi, alberghi e industrie.

L'Aeroporto Lugano Agno quindi rappresenta **una struttura notevolmente importante** per il nostro futuro economico, in grado di assicurare nuova attrattività e maggior valore all'intero territorio del cantone e della regione funzionale luganese.

Importanza riscontrabile nelle ricadute economiche generate dalle attività direttamente collegate all'operatività sullo scalo: si pensi al personale occupato da Darwin, Swiss, Ruag, Tarmac SA, a tutti gli altri operatori basati ad Agno, alla ristorazione, agli autonoleggi, ecc., ed all'accresciuto interesse per il piano del Vedeggio e per il Luganese per importanti gruppi internazionali che sempre più guardano alla nostra regione quale alternativa concorrenziale, anche per la presenza dell'aeroporto, per il trasferimento di parte delle proprie attività operative."

1) La storia della Lugano Airport SA in sintesi e cifre

Costituita nel 2005 e operativa dal primo gennaio 2006 la Lugano Airport SA ha raccolto l'eredità dell'azienda municipalizzata in un momento di grandi cambiamenti nel mondo dell'aviazione.

In un mondo sempre più globale e identificabile nello sviluppo tecnologico, nella mobilità e nei cambiamenti culturali, anche il mondo dell'aviazione negli ultimi venti anni ha subito modifiche operative e strutturali importanti.

La sempre più importante offerta di voli low cost, la costituzione di gruppi internazionali nei quali affluiscono le principali compagnie di bandiera, una nuova definizione di servizio erogato dalle compagnie e conseguente riduzione dei prezzi e dei margini, le normative internazionali sempre più vincolanti, le misure di sicurezza rese necessarie dalla minaccia terroristica non sono che alcuni aspetti che condizionano in modo importante l'attività di un aeroporto; tanto più in una realtà di aeroporto regionale quale quello di Agno nel quale si deve convivere con l'applicazione di misure di sicurezza sempre più marcate in una logistica oramai obsoleta e non più all'altezza delle aspettative degli operatori e dei passeggeri e con concrete limitazioni nelle procedure di avvicinamento.

E' partendo da queste considerazioni, che di fatto evidenziano la necessità di intervenire in modo radicale sulla logistica dell'aeroporto, che gli organi di LASA e il Municipio intendono proporre un progetto che ridisegni completamente dal punto di vista edile e infrastrutturale l'aeroporto degli anni 2020. Progetto che alla luce delle sempre maggiori convergenze degli obiettivi tra pubblico e privato dovrà essere gestito con una soluzione di stretto partenariato pubblico-privato e che dovrà tenere conto delle singole attese e vocazioni: in particolare un ritorno finanziario per il privato e un equilibrio finanziario e la garanzia di preservare il servizio pubblico per l'ente pubblico.

La proposta di nuovo progetto e le ipotesi di partenariato pubblico-privato che saranno oggetto di un futuro specifico messaggio municipale, verranno sinteticamente presentate al capitolo 4 del presente documento.

Nel corso degli ultimi sedici anni il Consiglio Comunale ha già votato una serie di crediti d'investimento relativi all'aeroporto di Agno, crediti che fino a fine 2005 erano di competenza del bilancio dell'azienda municipalizzata Lugano Airport e che a partire dal 2006 hanno influito direttamente sul bilancio della Città.

Di seguito la tabella ricapitolativa di questi crediti d'investimento:

numero M.M.	data risoluzione Consiglio Comunale	credito d'investimento votato	oggetto del credito	
5381	29.11.1999	5'534'000	diversi interventi di miglioria e potenziamento delle infrastrutture dell'aeroporto di Lugano-Agno	*
5882	12.11.2001	424'000	sostituzione urgente del cablaggio di alimentazione delle luci di bordo pista	*
6000	22.05.2002	46'268	progettazione della sistemazione della zona a nord di Lugano Airport	*
6066	24.09.2002	87'831	credito suppletivo al MM 5381	*
6352	24.11.2003	130'000	progettazione prolungamento in direzione nord della pista	*
6600	12.10.2004	75'000	sistemazione spazi all'interno del terminale aeroportuale	*
6835	03.10.2005	2'795'000	opere urgenti di pavimentazione nella zona nord di Lugano Airport	*
6937	04.10.2005	150'000	elaborazione studio specialistico "Aeronautical Study" in relazione alla verifica del progetto di nuova procedura di avvicinamento strumentale denominata IGS 5 gradi Offset	*
7023	21.11.2005	3'500'000	costituzione società Lugano Airport SA	
7502	22.10.2007	1'350'000	credito supplementare per la realizzazione di una pista di rullaggio e di ampliamento del piazzale velivoli (susseguente al MM 6835)	
7616	15.12.2008	0	approvazione contratto di mandato di prestazione tra il Comune di Lugano e LASA	
7719	10.02.2009	14'500'000	credito di costruzione per lo sviluppo dello scalo aeroportuale	
8246	29.11.2011	5'070'000	risanamento finanziario di Lugano Airport SA (fr. 3'150'000.-) e acquisto veicoli di pronto intervento o necessari a garantire la continuità operativa dello scalo	
			* crediti contabilizzati a bilancio della Lugano Airport (azienda municipalizzata)	

Principali eventi che hanno caratterizzato l'operatività della Lugano Airport SA dalla sua costituzione nel dicembre 2005:

anno 2006

inizio operatività della nuova SA costituita attraverso la ripresa del personale dell'Azienda Municipalizzata Lugano Airport; ripresa da Avilù SA del servizio di handling per l'aviazione generale e ripresa da Swiss dell'attività di handling per i voli di linea.

I collegamenti di linea garantivano le rotte su Zurigo, Ginevra, Roma, London City con scalo a Berna e i voli stagionali verso Olbia e Cagliari.

anno 2007

interruzione a giugno della rotta su Berna e London City. Implementazione del nuovo "brand" Lugano Airport. Sottoscrizione del nuovo contratto collettivo di lavoro tra la società e i tre partner sindacali presenti in azienda, ovvero UNIA, SEV e OCST. Si è dato avvio allo studio di alcuni importanti progetti quali:

- . l'installazione di diverse luci di segnalazione di ostacoli su alcuni punti marcati nel territorio;
- . l'allestimento di un sentiero luminoso di avvicinamento a nord per la pista 19;
- . il miglioramento delle procedure di sorveglianza e istruzione dei piloti abilitati agli avvicinamenti strumentali (Lugano Qualification).

anno 2008

nessuna sostanziale modifica alle rotte servite da Lugano. Ad agosto festeggiamento del 70.mo di esistenza dell'aeroporto di Lugano. Ultimazione dei lavori di ampliamento del piazzale velivoli. Adeguamento del terminal alle normative di Schengen; in particolare per il controllo del flusso dei passeggeri.

anno 2009

sensibile riduzione dei passeggeri a seguito della pesante crisi economica globale. Sottoscrizione di un accordo di "code-share" tra Alitalia e Darwin per la rotta su Fiumicino. Approvazione da parte dell'UFAC del progetto relativo alle luci di ostacolo. Anche il progetto "luci di avvicinamento" diventa operativo dopo che il Datec (Dipartimento Federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle telecomunicazioni) ha respinto tutte le opposizioni che erano state presentate.

anno 2010

definizione di un piano industriale a medio lungo termine. Avvio dello studio preliminare dei concetti propedeutici all'elaborazione di una nuova scheda PSIA/Master Plan. Completazione dell'opera concernente il sistema di luci guida "circle 19".

anno 2011

risanamento finanziario della SA attraverso l'abbattimento del capitale azionario di fr. 4.0 mio a fr. 0.4 mio e successiva ricapitalizzazione a fr. 4.0 mio attraverso la sottoscrizione e liberazione di nuovo capitale azionario per fr. 3.6 mio.

Conseguimento della certificazione dell'aeroporto secondo i criteri ICAO (Organizzazione Internazionale dell'Aviazione Civile). Introduzione della nuova politica d'incentivi che promuove la creazione di nuove rotte tramite sconti sulle tasse aeroportuali, proporzionali all'importanza della rotta (strategica oppure no, stagionale, aumento di frequenze, ecc.).

Sottoscrizione del contratto di collaborazione con la società di handling per l'aviazione generale E-Aviation.

Rilancio del progetto CHIPS, ovvero lo studio necessario per dotare l'aeroporto di un avvicinamento strumentale con tecnologia GPRS.

anno 2012

la gestione 2012 è stata caratterizzata dalla decisione da parte di Darwin di rinunciare, a partire dall'autunno, alla rotta Lugano-Fiumicino. Questa decisione è venuta in un momento di consolidamento delle altre rotte ed è stata la causa principale del disavanzo di gestione 2012. La tipologia di costi della LASA, prioritariamente costi fissi, rende infatti dipendente il pareggio dei conti dal numero di rotte, dalla loro frequenza e dalla rispondenza dei passeggeri. Per questo motivo il Consiglio d'Amministrazione si è subito attivato per individuare al più presto possibili soluzioni in sostituzione dell'attività di Darwin su Roma.

La risposta negativa del Consiglio Federale al parziale sostegno della rotta Lugano-Berna ha inoltre compromesso le trattative in corso con la compagnia Skywork che ha definitivamente rinunciato ad operare la rotta.

In collaborazione con Skyguide si sono svolti i lavori di posa ed installazione del nuovo localizer senza conseguenze sull'attività operativa dell'aeroporto.

anno 2013

a seguito di lunghe trattative che hanno tenuto in considerazione anche le conseguenze finanziarie correlate alla perdita di fatturato per la cancellazione della rotta su Roma, il Consiglio d'Amministrazione ha deliberato la conclusione di un accordo commerciale con la compagnia Minoan Airlines per operare le rotte Lugano-Fiumicino e Lugano-Vienna.

I contenuti margini finanziari a disposizione di Lasa e l'inattesa mancata riconquista del numero di passeggeri storicamente trasportati sulla rotta Lugano-Roma, anche tenuto conto dell'importante revisione verso il basso delle tariffe praticate dal nuovo vettore, ci hanno costretto ad interrompere le operazioni a fine agosto 2013, contabilizzando un'importante perdita finanziaria.

In occasione del 75.mo dell'aeroporto si è organizzata a Lugano l'Assemblea annuale della SIAA (Swiss International Airport Association).

Al termine della procedura di consultazione e dopo aver presentato le necessarie giustificazioni economico-finanziarie abbiamo avuto il benestare da parte dell'UFAC all'aggiornamento a fr. 35.- della tassa passeggeri (precedentemente fr. 26.-).

È proseguita la discussione sull'eseguitività del piano industriale così come elaborato e tenuto conto dei risultati della perizia commissionata alla società Arthur D. Little. In particolare il focus si è spostato sull'ipotesi di ingresso di azionisti privati nell'azionariato.

anno 2014

il mancato rinnovo del contratto tra Swiss e Darwin (ora Etihad Regional) per l'operatività della rotta Lugano-Zurigo ha comportato l'assegnazione da parte di Swiss di questi voli alla Austrian Airline e ha indotto Etihad Regional a proporre un proprio collegamento per Zurigo. Collegamento inaugurato con l'orario invernale 2014/2015 ma poi sospeso già nel gennaio 2015.

Alle tradizionali destinazioni estive si è aggiunto il collegamento con l'Isola d'Elba operato dalla Silver Air che ha prodotto ventuno rotazioni con un buon successo commerciale.

Alla scadenza del contratto e nell'ambito dell'ottimizzazione dei costi si è ripresa in LASA l'attività di handling per l'aviazione generale esternalizzata nel 2011.

A livello infrastrutturale si è completato e collaudato il prolungamento della pista a nord. Pure eseguito e collaudato il nuovo Security Check point

È stato pubblicato il progetto per l'edificazione di due nuovi hangar presso i terreni ex tennis club.

anno 2015

per il primo anno la gestione corrente di LASA registra un avanzo di esercizio di fr. 140'000.- malgrado la ripresa del pagamento di una quota d'affitto alla Città di fr. 300'000.-.

Lancio della rotta Lugano -Ginevra da parte del vettore di bandiera Swiss.

La progettata costruzione dei due nuovi hangar, che ha ricevuto l'approvazione dei piani da parte del DATC-UFAC, non è divenuta operativa a causa dell'inoltro di due ricorsi.

anno 2016

dal punto di vista economico-finanziario la gestione chiude con un importante avanzo di gestione corrente (i dati provvisori indicano un utile di circa fr. 600'000.-).

Purtroppo a partire dall'ottobre 2016 Swiss ha deciso di rinunciare alla rotta su Ginevra che aveva introdotto l'anno precedente.

Gli importanti lavori di rifacimento della pista hanno avuto luogo principalmente nel corso del mese di ottobre ed hanno portato alla chiusura dello scalo per una decina di giorni. I lavori sono andati a buon fine e nei mesi successivi si sono conclusi con gli ultimi affinamenti di dettaglio.

Per concludere questo istoriato presentiamo due tabelle che in modo sintetico ripercorrono i primi 11 anni di LASA attraverso i risultati contabili, il numero di passeggeri e di voli.

Evoluzione dei risultati di gestione corrente di LASA:

Anno	Risultato	Osservazioni
2006	-381'356	
2007	-163'508	
2008	-859'316	
2009	-1'119'079	
2010	-1'043'781	
2011	32'960	contributo della Città a copertura del disavanzo: fr. 697'067
2012	0	contributo della Città a copertura del disavanzo: fr. 532'906.-
2013	-2'280'837	contributo della Città a copertura del disavanzo: fr. 600'000.-
2014	-243'566	
2015	139'922	con pagamento affitto di fr. 300'000
2016	600'000	risultato provvisorio con pagamento affitto di fr. 300'000

Evoluzione traffico 2006-2016. Movimenti e passeggeri:

ANNO	MOVIMENTI			PASSEGGERI		
	LINEA	AVIAZIONE GENERALE	TOTALE LINEA + AVIAZIONE GENERALE	LINEA	AVIAZIONE GENERALE	TOTALE LINEA + AVIAZIONE GENERALE
2006	6'608	14'479	21'087	185'605	8'338	193'943
2007	6'299 -4.91%	17'452 17.04%	23'751 11.22%	186'764 0.62%	9'477 12.02%	196'241 1.17%
2008	5'541 -13.68%	18'454 5.43%	23'995 1.02%	180'316 -3.58%	8'508 -11.39%	188'824 -3.93%
2009	5'516 -0.45%	19'554 5.63%	25'070 4.29%	157'005 -14.85%	10'111 15.85%	167'116 -12.99%
2010	5'479 -0.68%	15'830 -23.52%	21'309 -17.65%	159'499 1.56%	9'585 -5.49%	169'084 1.16%
2011	5'412 -1.24%	18'979 16.59%	24'391 12.64%	165'054 3.37%	10'293 6.88%	175'347 3.57%
2012	5'364 -0.89%	16'309 -16.37%	21'673 -12.54%	167'371 1.38%	10'044 -2.48%	177'415 1.17%
2013	4'830 -11.06%	15'428 -5.71%	20'258 -6.98%	142'570 -17.40%	9'070 -10.74%	151'640 -17.00%
2014	4'575 -5.57%	15'992 3.53%	20'567 1.50%	135'635 -5.11%	9'724 6.73%	145'359 -4.32%
2015	5'463 16.25%	15'812 -1.14%	21'275 3.33%	156'425 13.29%	9'559 -1.73%	165'984 12.43%
2016	5'323 -2.63%	14'254 -10.93%	19'577 -8.67%	167'683 6.71%	9'015 -6.03%	176'698 6.06%
TOTALE	60'410	182'543	242'953	1'803'927	103'724	1'907'651

Come si può evincere dalla sovrastante tabella, risultano evidenti i seguenti dati:

1. Negli anni 2015 e 2016 c'è stata un'importante crescita del traffico passeggeri di linea ascrivibile essenzialmente all'aumento dei passeggeri trasportati sulla rotta di Zurigo e alla concorrenza sulla rotta di Ginevra.
2. La base del traffico (senza il secondo operatore di linea su Ginevra) è stata presa come base-line per l'elaborazione dello scenario "worst" del Piano industriale.
3. La riduzione di movimento sul traffico di General Aviation è quasi totalmente riferita a velivoli di basso tonnellaggio (da 0 a 5 ton) pertanto con bassa redditività per LASA. Di contro si è assistito ad un aumento di Jet a più alto tonnellaggio con evidente beneficio per i conti dell'azienda.

2) Situazione infrastrutturale attuale e soluzione transitoria oggetto dell'attuale messaggio municipale

A parte le considerazioni legate alla proprietà e quindi alla disponibilità dei terreni e fabbricati essenziali per la gestione e lo sviluppo dell'aeroporto, considerazioni a cui si rimanda integralmente sia al testo del presente MM che all'analisi di PricewaterhouseCoopers SA (in seguito PWC), è importante notare che l'attuale infrastruttura aeroportuale è carente sotto il profilo dell'efficienza dei consumi, ampiamente migliorabile quanto alla sostenibilità ecologica, all'adeguatezza rispetto ai requisiti di mercato e alle richieste dell'utenza nonché per la possibilità di sviluppo e di soddisfacimento della domanda.

Più nel dettaglio, le attuali strutture sotto la gestione e la disponibilità di LASA consistono nella struttura del Terminal Passeggeri, risalente agli anni 70 e deficitaria dal punto di vista della disponibilità degli spazi, del confort dei passeggeri, della gestione dei flussi operativi, della sicurezza, del consumo energetico, ed infine dell'immagine visto che l'aeroporto dovrebbe essere una delle più importanti "porte d'accesso al Ticino".

Gestiamo inoltre da un magazzino/hangar per il ricovero dei mezzi operativi inadatto per proteggere tutti i mezzi operativi (scale, nastri, veicoli pompieri, trattori, push back, sollevatori disabili, generatori di corrente, etc.) dalle intemperie, quindi causandone un più veloce deterioramento; da una struttura mobile e provvisoria dove abbiamo sistemato il Terminal per i passeggeri "business aviation" ovvero un luogo per accogliere i passeggeri Vip e i relativi equipaggi.

Si noti inoltre che da un punto di vista funzionale la mancanza di spazi non consente di separare adeguatamente i flussi operativi tra voli di linea e voli general aviation, generando un servizio non pienamente soddisfacente per entrambi e maggiori costi gestionali per la società. L'attuale terminal infine non può garantire un'efficiente separazione del flusso dei passeggeri tra Schengen e non-Schengen per assenza di spazi idonei.

Queste prime considerazioni unitamente ai dettagli per cui si rimanda all'approfondimento PWC, sono il presupposto logico per cui è indispensabile e non rimandabile investire in nuove strutture aeroportuali; su quanto ampliare le nuove infrastrutture, valgono le considerazioni sul dimensionamento coerente con le analisi già presenti nelle prime versioni del Master Plan (2010), poi riprese e validate dall'analisi commissionata in passato dal Municipio ad Arthur D.Little e infine riprese, ulteriormente analizzate e validate dall'analisi PWC.

Uno degli argomenti che più sovente si ascolta riguardo alla dimensione del nuovo progetto ha come presupposto un ragionamento che in prima apparenza potrebbe sembrare logico: se il Master Plan originario dell'aeroporto, elaborato quando Crossair ancora operava nello scalo, prevedeva uno sviluppo del traffico pari a circa 700.000 passeggeri e se oggi si prevede nella migliore delle ipotesi uno sviluppo del traffico pari alla metà, perché si afferma di aver bisogno del medesimo perimetro aeroportuale?

La logica apparentemente solida di questo ragionamento può essere facilmente demolita considerando il fatto che le normative aeroportuali dal 2000 ad oggi sono radicalmente cambiate e , come si può osservare nell'analisi di dettaglio delle superfici, rispetto a quasi 20 anni fa per la medesima tipologia di aeromobile, oggi è necessario prevedere in termini di parcheggio quasi il doppio della superficie. Se ieri per costruire una stazione di rifornimento carburante erano necessari impianti relativamente semplici e la stessa poteva essere eretta in perfetto ossequio alle norme posizionandola a stretto contatto con il parcheggio sosta breve delle autovetture, oggi la medesima ubicazione e i medesimi costi per la sicurezza sarebbero impensabili ed andrebbero moltiplicati per cinque. E' inoltre variata la tipologia di traffico, il fabbisogno di hangar (maggiore per la General Aviation, minore per i voli di linea) i requisiti di sicurezza e di distanze tra gli aerei a terra, le installazioni, tutti questi i motivi qui espressi in sintesi e nella richiamata analisi nel dettaglio che portano oggi a ritenere giustificato l'utilizzo di tutto il perimetro PSIA.

Per quanto concerne il progetto per la costruzione di Hangar sui terreni della Città di Lugano, gestiti in funzione del mandato di prestazione tra Città e LASA da quest'ultima, tale progetto riveste un'importanza strategico finanziaria essenzialmente per due ragioni. La prima è relativa agli introiti che possono essere generati dalla locazione degli hangar, laddove già esiste una forte domanda di spazi da parte di operatori presenti e potenziali, introiti che possono ulteriormente stabilizzare il conto economico di LASA nelle more dell'auspicata realizzazione del piano industriale; la seconda è relativa all'effetto "volano" generato dalla presenza di hangar rispetto alla crescita di volumi di traffico General Aviation. In altre parole gli hangar oltre a rappresentare una fonte diretta di reddito per l'aeroporto, costituiscono uno dei criteri fondamentali per cui un operatore di Aviazione Generale (c.d. "privati") decide di basarsi in un aeroporto rispetto ad un altro; da ciò ne consegue che la presenza di hangar può sicuramente generare una significativa crescita del traffico dell'aviazione d'affari dell'aeroporto, traffico che come noto ha margini di profitto decisamente elevati.

La costruzione degli hangar prevede la realizzazione di opere preparatorie all'installazione dei manufatti che non potranno essere ovviamente recuperate in fase di realizzazione del piano industriale e di contro le strutture principali (edifici) che potranno essere smantellate e reinstallate sulle nuove aree individuate dal piano. Ad oggi I piani per la costruzione degli hangar sono stati già approvati dal DATEC e siamo in attesa di ricevere la decisione del TAF in relazione ai ricorsi presentati che si prospetta essere a noi favorevole ed attesa entro I primi mesi del 2017.

Di seguito riepilogato (e in allegato il preventivo di massima) i costi previsti (IVA esclusa) per il progetto Hangar:

costo complessivo progetto	4'865'797
di cui recuperabile nella realizzazione di opere del piano industriale (edifici)	2'812'193
importo residuo non recuperabile	2'053'604
fatturato annuo previsto per locazione hangar	650'000
Termine di ammortamento della quota d'investimento non recuperabile	3.5 anni

- . costi per la creazione di aree di ricovero veicoli operative sia durante il cantiere che una volta ultimate gli hangar : fr. 250.000 (IVA esclusa);
- . modifiche di progetto rese necessarie per oneri dell'Ufficio corsi d'acqua : fr. 35.000 (IVA esclusa);
- . rifacimento e messa in sicurezza parcheggio autoveicoli P2 : fr. 300'000 (IVA esclusa);
- . imprevisti ovvero opere non preventibabili : fr. 200'000 (IVA esclusa).

Il tutto per un totale di un investimento richiesto per gli hangar di **fr. 6'102'900.-** IVA inclusa (5'650'797 + IVA).

In riferimento al costo di costruzione specifico per gli hangar, sopra indicato in complessivi fr. 4'865'797, è utile specificare che fr. 2'812'193 sono relativi al costo stimato di un'infrastruttura in portante d'acciaio e rivestimento in materiale sintetico, perfettamente adatta al ricovero di velivoli, già utilizzata in altri aeroporti europei specialmente in latitudini quali Austria e Finlandia e quindi perfettamente testate e certificate per resistere al freddo e a precipitazioni intense anche di carattere nevoso. L'hangar è predisposto ma non sarà dotato di apparecchiature per la manutenzione velivoli ma sarà dedicato al mero ricovero degli stessi. E' importante sottolineare che le strutture in acciaio e rivestimento sintetico che s'intende acquistare sono facilmente riutilizzabili, smontabili ed adattabili al piano industriale di lungo periodo e pertanto da considerarsi un investimento di lungo orizzonte.

L'importo di 2'053'604 è costituito dalle opere di sottofondo in asfalto, dai lavori necessari per la protezione delle acque, per la costruzione dell'area per il ricovero dei mezzi per pompieri nonché dall'impiantistica e cablaggio dell'area, oltre ovviamente alle opere di demolizione e scavo.

Nel calcolo dell'ammortamento dell'opera, sono stati calcolati i minori introiti derivanti dagli attuali redditi da parcheggio velivoli all'aperto (su asfalto e erba) quantificabili in circa fr. 20'000 per anno, oltre agli oneri di manutenzione e gestione dell'infrastruttura.

Per una migliore percezione della tipologia dell'infrastruttura si allega prospetto e pianta dell'edificio.

L'iter di progetto finora seguito ha portato LASA ad anticipare un importo di fr. 185'943.95. Si richiede pertanto che se il finanziamento da parte della Città verrà approvato detto importo, compreso nella richiesta di credito oggetto del presente messaggio, venga rimborsato a LASA a titolo di anticipo sull'investimento.

Da un punto di vista tecnico, il progetto di costruzione degli hangar, così come approvato dal DATEC - UFAC consiste nella:

1. Costruzione di due aviorimesse (hangar) rispettivamente di circa 1000 e 1200 mq
2. Costruzione di una rimessa per i veicoli pompieri aeroportuali (poiché l'edificazione degli hangar comporta la demolizione dell'autorimessa attualmente in uso)
3. Costruzione di edifici per dogana e general aviation terminal (c.d. GAT)
4. Costruzione dei nuovi magazzini Cargo

Nonostante i piani approvati dalla Confederazione abbiano concesso l'edificazione di tutti e i punti elencati (validità piani cinque anni) si è deciso di procedere (richiedendo il relativo credito con il presente messaggio) alla realizzazione dei soli punti 1 e 2. Il punto 3 sarà semmai costruito in un secondo tempo qualora, malauguratamente la realizzazione del piano industriale più ampio fosse sensibilmente rimandata o deciso di non realizzarla. Solo in tale ultima circostanza avrebbe senso realizzare una struttura terminale dedicata ai passeggeri general aviation del costo addizionale di circa 1 milione di franchi, importo quindi non richiesto con il presente messaggio.

Per quanto concerne il punto 4, ovvero la realizzazione del magazzino cargo, d'intesa con l'attuale partner per le merci (Cargologic), visto il volume assai ridotto del flusso merci da e per il nostro aeroporto, il manufatto potrà essere realizzato solo a spese del partner cargo previa decurtazione pro-quota degli ammortamenti dai canoni d'affitto. Qualora Cargologic (o chi per essa) non ritenga utile investire nell'edificazione del nuovo magazzino (costo stimato in fr. 500'000 addizionali) non si procederà alla costruzione di un nuovo magazzino e si rinuncerà al traffico cargo dal nostro aeroporto. Si precisa che la media degli introiti per LASA per le attività cargo ammonta a circa fr. 5000 per anno.

Da un punto di vista finanziario, si prevede che gli introiti derivanti dalla gestione da parte di LASA ammontino a regime a 650'000 fr./anno, ivi comprendendo il reddito da locazione per aeromobili e attività a margine di eventi marketing e istituzionali. Gli oneri di gestione e di manutenzione della struttura sono stimabili in 10'000 fr. Annoc ome i minori introiti previsti per minore locazione delle aree esterne di parcheggio velivoli (da calcolarsi perlomeno per i primi 5 anni di esercizio degli hangar) è stimata in circa 20.000 frs per anno. Tali poste di reddito rappresentano un pilastro essenziale per mantenere e migliorare l'equilibrio finanziario fino ad oggi raggiunto e che dovrà essere mantenuto fino all'auspicata realizzazione del piano industriale qui descritto e approfondito nel documento PWC.

E' importante ancora una volta evidenziare che importanti operatori aerei , specialmente attinenti alla General Aviation hanno formalmente manifestato il loro interesse a locare spazi interni all'hangar, hanno riservato degli stalli di parcheggio e altri stanno attendendo la disponibilità dei nuovi hangar per basare il proprio aereo a Lugano. Ad oggi, rispetto alla superficie complessiva di 2.200 mq dei nuovi hangar abbiamo ricevuto richieste di prenotazione per 1.400 mq. È ampiamente prevedibile che non appena verrà annunciato l'auspicabile finanziamento del progetto, in tempi brevi saranno prenotati tutti gli spazi disponibili.

Infine, in considerazione dei tempi necessari per la realizzazione del piano industriale si rendono necessari dei lavori urgenti di adeguamento del parcheggio P2 (parcheggio sosta breve fronte aeroporto , davanti alla scuola di volo Avilù) prevedendo il rifacimento dell'asfalto e della segnaletica orizzontale e la messa in sicurezza dell'area per complessivi fr. 300.000. La situazione attuale del parcheggio vede degli smottamenti e avvallamenti notevoli che oltre a non rendere completamente sicura e confortevole l'area offrono una prima immagine del nostro aeroporto assolutamente non coerente.

3) Rinuncia alla ricapitalizzazione della società e incidenze dal presente messaggio municipale sul piano degli investimenti della Città

In seguito all'importante disavanzo di gestione corrente prodottasi nel 2013 la perdita riportata a bilancio di LASA (fr. 2.3 mio) superava la metà del capitale azionario (fr. 4.0 mio), conseguentemente è divenuto applicabile il capoverso uno dell'articolo 725 del Codice delle obbligazioni che recita:

“Cpv. 1: Se risulta dall'ultimo bilancio annuale che la metà del capitale azionario e delle riserve legali non è più coperta, il consiglio d'amministrazione convoca immediatamente l'assemblea generale e le propone misure di risanamento.”

È partendo da questa constatazione che già nel piano degli investimenti del preventivo 2014 della Città nelle opere in pianificazione veniva inserita la voce “Lugano Airport: risanamento finanziario” con un investimento di fr. 3.0 mio poi successivamente ridotto nel tempo fino a fissarlo in fr. 2.2 mio nel piano degli investimenti del preventivo 2017.

La consapevolezza di non voler semplicemente sottoporre al Consiglio Comunale una richiesta di credito atta a regolarizzare la società nei confronti delle normative del Codice delle Obbligazioni, ha portato il Consiglio d'Amministrazione della SA in collaborazione con la Direzione e in accordo con il Municipio a presentare un piano di rilancio di LASA che dovrà passare, nel medio/lungo termine, attraverso un investimento strutturale importante (confr. capitolo 4) ma che preveda puntuali e limitati interventi a breve termine a garanzia di continuità operativa e di realizzazione in questo periodo transitorio di 4/5 anni di risultati economici stabili. E' in quest'ottica, già evidenziata al capitolo 2, che si deve valutare la richiesta di credito per la costruzione dei due hangar oggetto del presente messaggio municipale.

Nel frattempo, grazie a chiusure contabili positive per gli esercizi 2015 e 2016, LASA, oltre ad accelerare la propria politica di ammortamento, giustificata dalla transitorietà delle infrastrutture attuali, ha conseguito utili per circa fr. 750'000.- che permettono di ridurre le perdite riportate a bilancio a fr. 1.8 mio ciò che comporta la rinuncia all'applicazione del cpv 1 dell'art. 725 CO. Rinuncia al risanamento che può essere condivisa a condizione di poter realizzare i due hangar e generare per la SA una fonte di reddito oggi assente nei suoi conti anche se intimamente legata al core business di ogni società aeroportuale.

La mancata possibilità di migliorare la redditività di LASA attraverso l'incasso dei previsti affitti derivanti dagli hangar riaprirebbe per contro il discorso della ricapitalizzazione; questo dovendo garantire una realtà finanziaria e di bilancio stabile senza poter contare sulla realizzazione di un significativo autofinanziamento derivante dagli introiti previsti con la gestione degli hangar.

Per rapporto al piano degli investimenti pubblicato a preventivo 2017 le richieste oggetto del presente messaggio permettono le seguenti osservazioni:

Raffronto piano degli investimenti 2017/2020 con le richieste del presente messaggio:

Opera	importo pianificato	richiesta di credito	differenza
Lugano Airport: costruzione hangar e rifacimento posteggio P2	5'000'000	6'102'900	1'102'900
Lugano Airport: risanamento finanziario	2'200'000	0	-2'200'000
credito quadro per acquisto proprietà di terzi all'interno del perimetro PSIA	0	14'000'000	14'000'000
	<hr/>	<hr/>	<hr/>
	7'200'000	20'102'900	12'902'900
	<hr/>	<hr/>	<hr/>

Nel raffronto puntuale del piano degli investimenti con le richieste di credito del presente messaggio risulta un minor onere per gli investimenti pianificati nel quadriennio (costruzione hangar, rifacimento posteggio e risanamento finanziario) di fr. 1.1 mio dovuto in particolare alla rinuncia al risanamento finanziario che, se comunque portato a termine, sulla base delle perdite riportate a fine 2016 dovrebbe limitarsi a fr. 1.8 mio con quindi un sorpasso rispetto alla pianificazione di fr. 0.7 mio.

Per contro nel piano degli investimenti 2017/2020 non è menzionato nessun credito per l'acquisto dei sedimi di proprietà di terzi situati all'interno del perimetro PSIA e considerati necessari per portare a buon fine il progetto a lungo termine presentato al punto 4. Questo investimento è stimato in complessivi fr. 14.0 mio sulla base di valori peritali di fr. 13.4 mio ai quali vanno aggiunti altri costi che potranno derivare dalla procedura di acquisto bonale o di esproprio.

L'incidenza di questi oneri sul piano degli investimenti 2017/2020 dovrebbe essere comunque ridotto ritenuto come la realizzazione dei passaggi di proprietà realizzabile entro il 2020 non dovrebbero essere significativi considerato che laddove si debba procedere attraverso una procedura d'esproprio i tempi di realizzazione dell'operazione saranno comunque superiori ai tre/quattro anni.

4) Principali caratteristiche del nuovo progetto immobiliare

Breve istoriato del progetto:

La necessità di intervenire sulla struttura immobiliare dell'aeroporto di Lugano al fine di adattarlo alle nuove esigenze di sicurezza, di dar seguito alla richiesta dei passeggeri di maggiore confort e servizi a loro dedicati e non da ultimo per importanza, la ricerca della sostenibilità finanziaria delle attività aeroportuali, hanno portato a fine 2011 il Consiglio di Amministrazione e la Direzione della SA a presentare al Municipio un piano industriale che prevedeva il totale rifacimento degli attuali immobili di servizio (terminale, hangar pompieri, parcheggi, stazione di carburante, piazzale velivoli, ecc.) e l'acquisizione dei sedimi e immobili inseriti nello PSIA e di proprietà di terzi.

Su richiesta del Municipio il piano industriale fu sottoposto a verifica attraverso un mandato alla Arthur D. Little che nel maggio 2012 presentò un proprio business plan Lasa 2012-2021, che in gran parte condivideva le conclusioni esposte nel piano industriale della SA.

Successivamente il Municipio estese il mandato alla Arthur D. Little commissionandogli uno studio sui possibili scenari di struttura del capitale e di governance per Lasa (presentato il 27 giugno 2012).

Le successive difficoltà finanziarie evidenziate da Darwin SA che comportarono l'annullamento dei voli su Roma e la messa in discussione della continuità dei voli su Ginevra, comunque ridotti nella loro frequenza, hanno avuto come ripercussione il congelamento dell'attuazione del piano industriale. L'entrata in Darwin nel 2014 della Ethiad Airways che portò alla costituzione della Ethiad Regional ridiede slancio anche al piano industriale di Lasa in particolare attraverso l'assegnazione di un mandato all'Arch. Buzzini per la valutazione di tutti i sedimi aeroportuali, di proprietà della Città e di terzi e la preparazione di un capitolato di concorso che permise l'assegnazione il 23 luglio 2015 (rapporto servizio giuridico) alla società PricewaterhouseCoopers SA di Lugano dell'incarico per prestazioni di servizi concernenti l'Advisory Lugano Airport necessarie per l'allestimento del messaggio municipale inerente l'apertura ai privati dell'azionariato di Lasa e il finanziamento degli investimenti previsti per l'edificazione delle nuove infrastrutture aeroportuali.

A seguito di numerose riunioni di approfondimento e discussione, con il coinvolgimento sia della Direzione aeroportuale che del Consiglio d'Amministrazione della Lugano Airport SA e alla successiva estensione del mandato del 12 maggio 2016, PWC ha provveduto a consegnare il 5 agosto 2016 i documenti finali relativi alla loro prestazione, documenti presentati in Municipio dalla divisione finanze con rapporto dell'8 settembre 2016.

Dopo questa data, la paventata possibilità di modificare la circonvallazione di Agno e Bioggio, ci ha portato a sospendere la presentazione del messaggio municipale in attesa di conoscere, nei termini indicati dal Dipartimento del territorio, le loro decisioni. Nel corso di un successivo incontro tenutosi a fine gennaio 2017 tra il Capo Dipartimento, alcuni funzionari dirigenti del DT e una delegazione del Municipio e di funzionari della Città siamo stati informati che la decisione definitiva relativa alla tratta centrale della circonvallazione era ancora in sospenso.

Si può oggi ragionevolmente pensare che il Cantone procederà alla pubblicazione del progetto di riferimento con l'ipotesi di valutare soluzioni alternative per la tratta centrale, compatibilmente con le necessità operative dell'aeroporto.

Sottolineiamo che il progetto di piano industriale dovrà essere oggetto al momento opportuno di un apposito messaggio municipale per l'apertura di un concorso per investitori e relativa concessione in diritto di superficie dei sedimi di proprietà della Città.

Nel presente messaggio l'impatto del nuovo progetto è confinato alla richiesta di credito quadro per l'acquisizione in via bonale o tramite procedura espropriativa dei sedimi di proprietà di terzi ineriti nel perimetro PSIA. Riteniamo comunque indispensabile informare, attraverso una succinta descrizione, gli aspetti centrali del piano industriale facendo puntuale riferimento al documento presentato dalla PricewaterhouseCoopers SA.

Questo documento estremamente corposo e complesso contiene una serie di dati “sensibili” che hanno portato a definire la strategia della Città e le modalità con le quali dovrà essere operato il concorso per investitori. Per questo motivo il documento PWC sarà messo a disposizione della Commissione della Gestione e dei Consiglieri Comunali ma non viene allegato al presente messaggio.

4.1 Presentazione del piano industriale, le motivazioni alla sua base, le opportunità e gli sviluppi attesi

Il piano industriale che qui è descritto e che rappresenta il fulcro dell’analisi e delle conferme contenute nei documenti PWC, è nelle sue linee essenziali e al netto degli affinamenti, perfezionamenti e messe a fuoco, il piano industriale che fu elaborato dal management e dal Consiglio d’Amministrazione di LASA nel dicembre del 2010. In estrema sintesi, quello che si chiede di condividere e approvare sono alcuni concetti cardine, che rappresentano i presupposti logici ed economici alla realizzazione del Piano come meglio sarà descritto in seguito:

1. Il consolidamento e lo sviluppo dell’aeroporto di Lugano senza l’acquisizione delle superfici incluse nello PSIA non è praticabile essendo aree strettamente funzionali all’esercizio aeroportuale.
2. Gli attuali stabili e infrastrutture sono vetuste, inadatte, costose e non consone per l’immagine che il Ticino e la Città di Lugano vuole dare di sé.
3. L’attuale assetto infrastrutturale è incoerente con la domanda effettiva così come quantificata e misurata dalle analisi indipendenti (Arthur. D. Little nel 2012 e oggi da PWC) ovvero per soddisfare la domanda e realizzare lo sviluppo dell’aeroporto è necessario investire in nuovi impianti.
4. L’attuale assetto frammentato delle proprietà è anti-economico per LASA e rappresenta l’ostacolo maggiore alla stabilità economica dell’azienda, poiché gli assets redditizi oggi sono di proprietà dei privati, mentre le poste onerose in termini di requisiti legali, manutenzione e servizi sono interamente gestiti da LASA.
5. L’aeroporto rappresenta una degli elementi chiave per il rilancio dell’economia del territorio, non deve quindi essere percepito solo come una voce di costo ma come un investimento per il futuro dell’economia della Regione, sia in termini d’impiego diretto che d’indotto.
6. L’aeroporto rappresenta e può rappresentare ancor di più con il piano proposto, un investimento interessante e redditizio per terze parti private nella logica di una partnership pubblico-privato (PPP).
7. E’ fondamentale che, perlomeno limitatamente alla gestione aeroportuale (vedi informazioni sui modelli d’investimento proposti) la Città di Lugano mantenga la governance della SA, al fine di garantire il corretto controllo delle leve micro e macro economiche legate al traffico aereo, i più alti standard di sicurezza, la necessaria attenzione ai bisogni d’impiego locali, l’opportuna attenzione alle aziende fornitrici del territorio.
8. La ricerca degli investitori privati deve vedere come approccio privilegiato la valorizzazione degli assets immobiliari scindendoli dalla gestione aeroportuale pura (vedasi modelli di PPP).

In sintesi, si ritiene che sia possibile e probabile attrarre investimenti di privati, limitando grandemente gli investimenti della Città e i relativi rischi e nel contempo mantenendo la governance di una delle leve più importanti nel controllo dell'economia del territorio, ovvero il trasporto aereo. Ancora una volta si afferma con forza che la peggior decisione sarebbe quella di decidere di non decidere, lasciando l'attuale situazione finanziaria, infrastrutturale e fondiaria così come oggi, condannando la SA a un sicuro tracollo nel tempo e rinunciando a un fattore cruciale di rilancio del territorio.

4.2 Il Piano industriale e le conclusioni della PWC

Come riportato nell'executive summary di PWC sulla base dell'analisi del valore e dell'operatività dell'aeroporto di Lugano effettuate e verificate da PWC stessa, e assumendo che la Città di Lugano ed il management di LASA intendono proseguire il progetto di rilancio gestionale ed economico-finanziario dell'infrastruttura aeroportuale, PWC è stata incaricata dalla Città di Lugano di assistere la Città stessa e la Società nei servizi di consulenza finanziaria e legale per la strutturazione di Modelli di Partenariato Pubblico-Privato (di seguito «PPP») volti alla creazione di una nuova società immobiliare (di seguito NewCo) di tipo «misto» («PPP istituzionale») o interamente privata («PPP contrattuale») attraverso lo strumento della concessione. La NewCo ha l'obiettivo di coinvolgere capitali privati per la realizzazione dei necessari investimenti infrastrutturali nell'aeroporto.

Più nel dettaglio le attività dell'advisor sono consistite nel:

- Attività 1: Aggiornamento ed integrazione degli input del «Business Plan LASA 2012-2021» (precedendo incarico di Arthur D. Little);
- Attività 2: Predisposizione del modello economico finanziario di LASA per il periodo 2016-2026;
- Attività 3: Predisposizione del modello economico finanziario della NewCo per il periodo 2019-2058;
- Attività 4: Documento di analisi del Business Plan di LASA 2016- 2026;
- Attività 5: Documento di analisi dei modelli di PPP percorribili.

È stato, pertanto, sviluppato uno specifico Business Plan riferibile ad una società di nuova costituzione (NewCo), che si occuperà della costruzione del nuovo terminal e delle infrastrutture aeroportuali in genere. Il periodo di riferimento dell'analisi è pari a quaranta anni con inizio nel 2019 giacché gli anni precedenti sono stati considerati necessari per la strutturazione dell'operazione e per l'acquisto delle superfici non ancora di proprietà pubblica. A questo proposito tenuto conto di dover acquisire taluni sedimi attraverso una procedura espropriativa è oggi più prudentiale pensare ad un arco temporale necessario a ottenere la disponibilità di tutti i sedimi di terzi di almeno 4/5 anni, portando l'inizio del cantiere a non prima del 2021.

Per quanto riguarda le superfici su cui è prevista l'edificazione del nuovo terminal, oltre a quelle già nella disponibilità di LASA, la Città di Lugano dovrà procedere ad acquisire altre superfici ad oggi di proprietà di privati, e successivamente metterle a disposizione della NewCo per lo sviluppo del Progetto.

L'investimento infrastrutturale che sarà necessario al fine di dare avvio allo sviluppo dell'aeroporto di Lugano è pari a circa 49,14 mln/CHF e nelle proiezioni finanziarie si ipotizza possa essere completamente realizzato non prima del 2020 per entrare in esercizio nel 2021; alla luce dell'osservazione precedente relativa ai tempi necessari per l'acquisizione dei terreni questi termini dovrebbero slittare al 2022/2023.

Il PPP ipotizzato prevede la costituzione di una NewCo che abbia la responsabilità della costruzione del nuovo terminal e che remunererà il suo investimento attraverso:

- la gestione delle attività non Aviation; (retail, affitti, uffici etc.)
- l'incasso di un canone di locazione che LASA dovrà versare alla NewCo per l'utilizzo del Terminal.

In particolare, sono stati ipotizzati due specifici modelli di PPP:

- 1) il modello di **PPP «istituzionale»** che prevede la costituzione di una società mista con partecipazione al capitale sia pubblica sia privata dove il socio privato verrà scelto attraverso un pubblico concorso per investitori;
- 2) il modello di **PPP «contrattuale»** che prevede, invece, la scelta di un investitore privato attraverso un pubblico concorso per investitori.

Si è ipotizzato che la Città di Lugano, in caso di PPP istituzionale, parteciperà al capitale azionario attraverso il conferimento della capitalizzazione del diritto di superficie ed avrà pertanto diritto ad una percentuale sui dividendi che la Società sarà in grado di generare, mentre in caso di PPP contrattuale gli verrà garantito il pagamento di un diritto di superficie direttamente dalla NewCo.

Dopo l'implementazione dell'investimento, LASA manterrà le Linee Aviation, General Aviation e Cargo, con i relativi costi, mentre le attività relative al Non Aviation, agli hangar e alla manutenzione del Terminal (ordinaria e straordinaria) saranno trasferite alla NewCo.

In particolare, si ipotizza che la NewCo esternalizzi le attività commerciali Non Aviation a soggetti terzi (a fronte di royalties), mentre sosterrà costi di gestione relativi a spazi comuni (stabili e infrastrutture) ed a oneri di gestione relativi alla fase di operatività.

4.3 Scelte strategiche attuate dalla Città

La messa in cantiere del piano industriale, qualsiasi forma di partenariato pubblico o privato si attuerà, presuppone l'acquisizione di tutti i sedimi facenti parte del perimetro PSIA. Nella propria strategia il Municipio ritiene che l'unico esborso monetario della Città debba configurarsi nell'acquisto dei sedimi di proprietà di terzi così da garantirsi un valore, concretizzabile attraverso il diritto di superficie, costante nel tempo e contestualmente il ritorno in disponibilità dei terreni alla scadenza dell'operazione senza costi aggiuntivi. Per contro la totalità degli investimenti immobiliari e infrastrutturali dovrà essere garantita dalla NewCo attraverso fondi propri o finanziamenti di terzi da rimborsarsi integralmente prima della scadenza del diritto di superficie sui terreni.

Si assume che la gestione operativa delle attività “aviation” debba rimanere in mano pubblica ritenuta la funzione di trasporto pubblico legata ai voli di linea e all’importanza di garantire una costante e completa adesione delle decisioni operative alla concessione federale d’esercizio. Lasciando l’onere dell’investimento immobiliare e strutturale e i rischi relativi a questa parte di operazione “non aviation” all’investitore privato, al quale dovrà essere garantito da LASA un canone di locazione annuale per gli spazi da lei occupati e il quale dovrà a sua volta riconoscere alla Città un canone nel quale si configuri il diritto di superficie che partendo da poco più di fr. 1.0 mio possa raggiungere i fr. 1.5 mio alla scadenza dei 40 anni di validità del diritto di superficie (pagine 229 e 230 del documento PWC). Canone che se le previsioni di business plan di LASA si realizzeranno permetterà alla Città durante gli anni di durata dell’operazione di recuperare ampiamente il capitale anticipato per l’acquisto dei sedimi dei privati.

Sulla base dell’analisi preliminare e sulla base del valore del costo d’investimento, le analisi finanziarie svolte raggiungono risultati positivi che prevedono il coinvolgimento dei capitali privati con contestuali ritorni finanziari di mercato per i soggetti privati da coinvolgere nel Progetto.

A garanzia della sostenibilità finanziaria dell’operazione da parte di LASA e della Città si è voluto simulare uno scenario estremamente conservativo rispetto a quello prospettato nel lavoro di PWC assumendo un traffico praticamente identico a quello odierno; le risultanze circa la sostenibilità economico finanziaria dell’operazione anche nel caso di scenario “conservativo” sono risultate essere positivo, alle condizioni che meglio si dettaglieranno in seguito.

In estrema sintesi il Municipio è pertanto indirizzato allo scenario seguente:

1. l’acquisizione, o in via bonale o attraverso l’espropriazione, dei terreni e stabili inclusi nel Piano settoriale dell’infrastruttura aeronautica (PSIA) e ad oggi non di proprietà della Città di Lugano (per un valore peritale complessivo di circa fr. 13.4 mio);
2. optare per il modello “PPP contrattuale” ovvero ricevendo un canone del diritto di superficie da parte della NewCo senza far parte della compagine sociale della New.Co stessa, ma mantenendo il controllo e la governance della LASA così come oggi costituita che continuerà a gestire e controllare tutte le attività aeronautiche. In altre parole, LASA, con la Città di Lugano come azionista di riferimento e il Cantone, nelle proporzioni che il Cantone stesso vorrà definire, continuerà a gestire tutte le attività aeronautiche e in particolare quelle relative al servizio pubblico di linea, lasciando quindi alla parte pubblica il controllo delle leve concernenti la funzione pubblica dell’aeroporto. Di contro la New.Co, governata dal socio privato investitore che sarà individuato, si occuperà della costruzione delle infrastrutture necessarie, occupandosi della messa a reddito di tutte le attività NON AERONAUTICHE (non aviation) assumendosene i relativi rischi imprenditoriali e garantendo un reddito annuo a favore della Città;
3. nel caso in cui si dovesse verificare lo scenario “conservativo” sopra accennato, che per i dettagli finanziari si rinvia al successivo capitolo 6.6, la Città accetterà di ridurre il proprio canone di diritto di superficie di un importo pari alla riduzione del canone di locazione che la LASA pagherà in misura minore alla New.Co.

4.4 Procedure per l'acquisizione dei sedimi

Per quanto concerne l'acquisizione dei sedimi aeroportuali, che sopra si è più volte detto si vuole siano per l'intero di proprietà della Città di Lugano, la via senz'altro da preferire sarà quella dell'acquisizione bonaria, avuto riguardo , in linea di principio ai valori peritali commerciali dei fondi e su cui si base la relativa richiesta di credito oggetto del presente messaggio.

Come meglio analizzato dal documento PWC (rif. Attività 5 e 6, aspetti legali e fiscali) in caso di fallimento dei tentativi di acquisizione bonaria sarà ineluttabile, assieme alla presentazione della domanda di approvazione dei piani, richiedere l'esproprio dei fondi funzionali al progetto e inclusi nello PSIA, in forza del Diritto Federale e più precisamente, trattandosi si infrastruttura aeroportuale della LNA e LEspr.

Come si può evincere dall'analisi di dettaglio, contenuta nel citato documento dalla pagina 21 in avanti, la fase d'esproprio e più precisamente la concessione dell'immissione anticipata in possesso potrebbe richiedere un periodo compreso tra i 4 e i 5 anni. Per tale motivo al fine di presentarsi al mercato, con la disponibilità dei terreni necessari alla realizzazione del piano, sarà cruciale avviare le procedure d'esproprio al prima possibile, anche in contemporanea ai tentativi di acquisizione bonaria dei fondi. Per permettere l'avvio di tale processo sarà necessario procedere alla presentazione del progetto industriale nel dettaglio minimo richiesto per l'allestimento dei piani ai sensi del diritto federale, ivi includendo le valutazioni d'impatto ambientale, paesaggistico e in genere urbanistico e pianificatorio.

L'indicazione da parte del Consiglio Comunale di condividere le linee strategiche indicate dal Municipio per la realizzazione del piano industriale comporterà a breve la presentazione di un messaggio municipale separato atto a richiedere il credito necessario per allestire la documentazione utile alla presentazione di una domanda di approvazione dei piani che permetta l'avvio, dove necessario, delle procedure di espropriazione. Resta inteso che per la Città si tratterà di un anticipo di spese che saranno poi recuperate a carico del finanziatore che risulterà vincitore del concorso per investitori.

4.5 Sedimi da acquisire e richiesta di credito quadro

Come più volte rimarcato nel presente messaggio, la situazione logistica del nostro aeroporto è da ritenersi non consona alle necessità operative di uno scalo aeronautico. Oltre a strutture oramai obsolete, problematica che potrà essere risolta con l'adozione del progetto previsto nel piano industriale, l'attuale frazionamento della proprietà dei sedimi all'interno del perimetro PSIA comporta delle limitazioni decisionali ed operative non compatibili con una realtà già difficile da gestire nel suo insieme per i molti vincoli esistenti a livello legislativo ed organizzativo.

La proposta di acquisire da parte della Città tutti i sedimi di proprietà di terzi è il primo irrinunciabile passo per permettere poi il proseguimento dell'implementazione del piano industriale, in particolare ritenuto come il concorso per investitori atto ad identificare chi si assumerà l'onere finanziario per la realizzazione dell'intero complesso immobiliare e infrastrutturale potrà essere aperto unicamente nel momento che la Città, proprietaria di tutti i sedimi toccati dal progetto, potrà disporre e metterli a disposizione degli investitori nella forma del diritto di superficie.

In vista della realizzazione del piano industriale, nel corso del 2014 fu assegnato mandato all'architetto Bruno Buzzini di valutare i valori dei sedimi all'interno dello PSIA di proprietà di terzi.

In estrema sintesi i risultati delle perizie permettono di evidenziare i seguenti dati complessivi:

proprietari toccati dalla procedura di acquisto in via bonale o espropriativa:	9
numero di mappali di terzi toccati dal perimetro PSIA e per i quali si deve prevedere l'acquisizione totale o parziale da parte della Città	24
totale dei m2 dei citati mappali	240'643
totale dei m2 da acquisire (compresi nel perimetro PSIA)	67'693
valore peritale complessivo della quota parte dei sedimi da acquisire (compresi nel perimetro PSIA)	13'372'056

La tabella dettagliata dei proprietari, dei mappali toccati, del contenuto dei mappali, delle superfici totali, delle superficie da acquisire e dei relativi valori peritali è a disposizione della Commissione della Gestione.

È sulla base dei citati valori peritali e considerati in circa fr. 600'000.- i costi accessori diversi legati alle procedure d'acquisto ed espropriazione che si quantifica in fr. 14.0 mio la richiesta di credito quadro per l'acquisto dell'insieme dei sedimi di proprietà di terzi all'interno del perimetro PSIA.

Nel complesso i sedimi e le infrastrutture già di proprietà della Città all'interno del perimetro PSIA (327'567 m2) sono stati valutati dall'architetto Buzzini per complessivi fr. 61'470'800.-.

4.6 Presentazione scenari finanziari

La sopportabilità finanziaria del previsto piano industriale per Lasa e per la NewCo sono stati oggetto di attento esame da parte dei consulenti esterni della PWC. La necessità per Lasa di poter ambire, ad operazione conclusa, ad una propria e definitiva autonomia finanziaria e per gli investitori nella NewCo di un reddito corrispondente alle aspettative di mercato per pari grado di rischio, sono infatti da considerare aspetti irrinunciabili e obiettivi "killer" per la giustificazione e realizzabilità del progetto.

Il business plan di Lasa (pagine 181-183 documento. PWC) è stato allestito partendo dal presupposto di avere il seguente sviluppo del traffico aereo (pag. 167 documento PWC):

Anno	Passeggeri con incremento annuo dell'1.8 % (voli di linea attuali e voli general Aviation)	Rotte aggiuntive	passeggeri aggiuntivi	proiezione evoluzione passeggeri con nuove rotte
2016	170'923			170'923
2017	174'000	Roma	24'898	198'898
2018	177'132	Corsica	38'065	215'197
2019	180'320	Dusseldorf	46'246	226'566
2020	183'566	Parigi	81'308	264'874
2021	186'870	Londra	105'154	292'024
2022	190'234	Monaco	139'299	329'533
2023	193'658	Vienna	154'425	348'083
2024	197'144		166'192	363'336
2025	200'693		170'104	370'797
2026	204'305		170'658	374'963

L'applicazione di questa crescita è stata considerata nella stima di ricavi e costi inseriti nei conti di chiusura preventivi (pagine 181- 183 documento PWC) dal quale emergono i seguenti dati rilevanti:

Anno	Ricavi operativi	locazione alla NewCo	Risultato di gestione corrente (utile)
2017	10'444	0	227
2018	11'689	0	453
2019	11'950	0	666
2020	12'918	0	552
2021	12'622	543	135
2022	13'600	1'141	294
2023	14'291	1'362	294
2024	14'785	1'353	349
2025	15'044	1'406	362
2026	15'233	1'487	384

Come abbiamo indicato nei capitoli precedenti è oggi difficilmente ipotizzabile poter disporre del nuovo terminale e delle nuove infrastrutture a partire dal 2021 pertanto i risultati sopra esposti devono essere tenuti in considerazione per l'impatto delle nuove infrastrutture con due anni di ritardo.

Il risultato che deriva dalla proiezione della PWC è molto positivo in quanto evidenzia la possibilità di LASA di potersi assumere l'onere per l'affitto del nuovo terminale generando comunque ancora un utile.

Consapevoli della difficoltà di poter garantire l'implementazione delle nuove rotte nella tempistica proposta dal business plan abbiamo sviluppato uno scenario molto conservativo che di fatto considera unicamente i movimenti di linea attuali con l'incremento annuale dell'1.8 % utilizzato da PWC e con l'aggiunta della rotta sulla Corsica nel 2018 e su Roma nel 2020. Ne risultano i seguenti valori di traffico:

Anno	proiezione evoluzione passeggeri business plan PWC	proiezione variante conservativa
2016	170'923	170'923
2017	198'898	165'602
2018	215'197	172'344
2019	226'566	178'138
2020	264'874	207'128
2021	292'024	219'678
2022	329'533	224'539
2023	348'083	228'351
2024	363'336	232'222
2025	370'797	236'153
2026	374'963	240'144

L'applicazione di questi dati di traffico genera le seguenti modifiche nel conto economico di LASA:

Anno	Ricavi operativi	locazione alla NewCo	Risultato di gestione corrente
2017	9'891	0	-262
2018	10'715	0	202
2019	10'868	0	421
2020	11'905	0	1'246
2021	9'915	543	-782
2022	10'126	1'141	-1'291
2023	10'317	1'362	-1'423
2024	10'500	1'353	-1'318
2025	10'675	1'406	-1'291
2026	10'852	1'487	-1'295

Dai dati presentati sarebbe insostenibile per LASA l'onere per il canone d'affitto alla NewCo.

Per questo motivo, ritenendo che la disponibilità della nuova struttura aeroportuale creerà un interesse e le condizioni operative per garantire la crescita di traffico ipotizzata nel business plan originale, anche se con una tempistica più lunga crediamo necessario valutare un correttivo a favore di LASA che consiste nella disponibilità da parte della Città a rinunciare al proprio canone derivante dal diritto di superficie concesso alla NewCo per un valore corrispondente al disavanzo d'esercizio di LASA ritenuto un valore massimo pari al diritto di superficie. Questa soluzione, raggiungibile inserendo una clausola compensatoria nei due contratti tra Lasa e la NewCo (per il contratto di locazione) e tra la Città e la NewCo (per il diritto di superficie) permetterebbe a Lasa di affrontare l'onere della locazione anche nella variante più conservativa che, oggettivamente è da considerarsi riduttiva per rapporto alle attese del piano industriale.

Questa "clausola di salvaguardia" per LASA di fatto non genera la Città un onere aggiuntivo per il progetto ma la mancata realizzazione di un introito per un periodo transitorio e limitato nel caso di una più tardiva acquisizione di nuovo traffico. Se applicata questa clausola comporterebbe il seguente risultato per LASA:

Anno	Ricavi operativi	locazione alla NewCo	Risultato di gestione corrente prima della compensazione e diritto di superficie / canone di locazione	diritto di superficie a favore della Città di Lugano	compensazione diritto di superficie/canone e di locazione	Nuovo risultato di gestione corrente
2017	9'891	0	-262	0	0	-262
2018	10'715	0	202	0	0	202
2019	10'868	0	421	0	0	421
2020	11'905	0	1'246	0	0	1'246
2021	9'915	543	-782	1'057	782	0
2022	10'126	1'141	-1'291	1'068	1'068	-223
2023	10'317	1'362	-1'423	1'078	1'078	-345
2024	10'500	1'353	-1'318	1'089	1'089	-229
2025	10'675	1'406	-1'291	1'100	1'100	-191
2026	10'852	1'487	-1'295	1'111	1'111	-184

Quale considerazione finale sottolineiamo come l'utilizzo della "clausola di salvaguardia" sia da ritenersi un'ipotesi reale sul breve termine e che sul medio/lungo termine il raggiungimento di un traffico capace di generare 300'000 passeggeri all'anno sia un obiettivo ambizioso ma raggiungibile.

4.7 Il concorso per investitori

Condivisa la strategia che il Municipio intende adottare per implementare il piano industriale di LASA il progetto potrà partire con l'acquisizione dei terreni di proprietà di terzi, privilegiando dove possibile la trattativa in via bonale o attraverso la procedura di espropriazione. Come anticipato, nel caso sia necessario applicare la procedura in via espropriativa, questa procedura potrebbe durare 4/5 anni.

Per questo motivo nel contesto di questo messaggio si richiede la concessione di un credito quadro di fr. 14.0 mio per l'acquisto dei sedimi così da poter da subito partire con le trattative bonali o con le procedure legali.

Solamente nel momento in cui alla Città sarà garantita la proprietà di tutti i sedimi si potrà aprire un concorso internazionale per investitori che, seppure sia ancora prematuro definirne i dettagli, implicherà di lavorare in collaborazione con una primaria società in grado di accompagnarci sia nella fase di allestimento del capitolato di concorso sia nella fase di valutazione delle offerte. Inoltre il capitolato di concorso dovrà vertere principalmente sugli aspetti economici/finanziari (massimizzazione del canone per il diritto di superficie a favore della Città, minimizzazione del canone di locazione a carico di LASA e importanti garanzie di solidità finanziaria del concorrente) ma comunque con un occhio di riguardo al progetto dal punto di vista architettonico e d'impatto ambientale.

5) Considerazioni finali

Il nuovo piano industriale deve essere percepito da tutti come un passo importante per mantenere sul territorio cantonale un'infrastruttura, seppure sensibile, di indubbia valenza economico/finanziaria. L'attività di uno scalo aeroportuale, soprattutto per una realtà decentralizzata come il Ticino è una indispensabile alternativa per determinati fruitori alle altre forme di trasporto pubblico. Utile affermare come il trasporto aereo da e per Zurigo non deve essere considerato in concorrenza con il trasporto ferroviario (Alptransit) ma dedicato ad una tipologia di utenti che successivamente in partenza da Zurigo-Kloten fanno della velocità di trasporto, della disponibilità di coincidenze e della facilità e rapidità del check-in a Lugano elementi decisivi per i loro spostamenti.

Il progettato "nuovo aeroporto" non può neppure essere considerato come una struttura della quale si potrà facilmente fare a meno. I limiti d'utilizzo delle attuali infrastrutture e terminal denotano da molti anni dei limiti non più in linea con le attese di un passeggero; dimostrazione del fatto che la qualità dell'infrastruttura è un aspetto trainante per la fidelizzazione dell'utenza è evidente se si pensa agli importanti sforzi finanziari fatte dalle FFS per rinnovare le principali stazioni toccate dal nuovo collegamento veloce.

Affermare che lo scalo di Agno non rappresenti un vantaggio per l'economia locale, regionale e cantonale è fuorviante anche tenuto conto dell'indotto che già nelle limitate condizioni attuali l'aeroporto è in grado di generare.

La soluzione prospettata di partenariato pubblico-privato limita l'investimento della Città all'onere di acquisizione dei sedimi, che in ogni caso rappresenteranno anche in futuro un valore garantito, e trasferisce ai privati l'onere della realizzazione del progetto immobiliare e nello stesso tempo garantisce al pubblico la gestione dello scalo e quindi la garanzia di continuità del trasporto pubblico.

Alla luce di quanto presentato risulta importante poter contare su un appoggio politico convinto e in base al quale riconoscere l'importanza non solo per la Città del progetto che deve trovare l'appoggio delle autorità regionali e soprattutto cantonali alla stessa stregua di un qualsiasi progetto con finalità di sviluppo economico per l'intera Svizzera Italiana.

Per questi motivi si invita il Lodevole Consiglio Comunale a voler

r i s o l v e r e :

- 1) È concesso un credito di fr. 6'102'900.- IVA inclusa per la costruzione di due hangar e strutture accessorie (aree ricovero mezzi operativi) per velivoli che saranno dati in gestione alla Lugano Airport SA per la sistemazione del parcheggio P2 per il rifacimento della pavimentazione e della segnaletica.
A carico del credito per la costruzione degli hangar verranno rimborsati gli importi anticipati da Lasa per l'allestimento della domanda di costruzione (fr. 185'943.95)
- 2) Il credito, basato sull'indice dei costi di gennaio 2017, sarà adeguato alle giustificate variazioni dello stesso indice.
- 3) È concesso un credito quadro di fr. 14'000'000 per l'acquisizione dei sedimi (tutti o in parte) di proprietà di terzi compresi nel perimetro dello PSIA dell'aeroporto di Lugano-Agno (confronta elenco allegato al MM).
- 4) Le spese saranno caricate al bilancio comunale, beni amministrativi e ammortizzate secondo le apposite tabelle.
- 5) Il credito di cui al punto 1) della presente risoluzione decadrà se non utilizzati entro il 31 dicembre 2019.
Il credito di cui al punto 3) della presente risoluzione decadrà se non utilizzati entro il 31 dicembre 2021.

Con ogni ossequio.

PER IL MUNICIPIO

Il Sindaco:

Il Segretario:

Avv. M. Borradori

R. Bregy

Ris. Mun. 16/03/2017