

MESSAGGIO MUNICIPALE NO. 10291

concernente la parziale modifica dello statuto della Lugano Airport SA, la nomina dei rappresentanti della Città nel nuovo Consiglio d'Amministrazione, la concessione di un credito d'investimento di fr. 3'600'000.- per la ricapitalizzazione della Società, di un credito d'investimento di fr. 1'380'000.- per la copertura delle perdite riportate a bilancio al 31 dicembre 2019 eccedenti l'attuale capitale azionario e di un credito annuo ricorrente di gestione corrente di massimo fr. 780'000.- per gli anni 2020 – 2024 a copertura delle perdite d'esercizio della Lugano Airport SA

Lugano, 23 maggio 2019

All'Onorando
Consiglio Comunale
6900 Lugano

Onorevole Signora Presidente,
Onorevoli Signore e Signori Consiglieri Comunali,

il presente Messaggio Municipale fa seguito, completa e in parte modifica il progetto strategico - presentato nel marzo 2017 con il MM 9610 - di risanamento e rilancio della Lugano Airport SA (LASA) e, più in generale, della struttura aeroportuale dello scalo di Lugano-Agno.

Il nuovo indirizzo strategico proposto nel presente messaggio e nel suo allegato deriva dagli sviluppi intervenuti dal marzo 2017 a oggi e dalla richiesta del Consiglio Comunale di presentare un masterplan volto a contenere gli investimenti e con un orizzonte operativo meno ambizioso.

Il Municipio è consapevole della delicatezza dell'argomento aeroporto, così come della percezione, non sempre positiva, che i cittadini hanno del mondo dell'aviazione. Già sin d'ora si può essere certi che le richieste sottoposte al vostro Legislativo difficilmente faranno l'unanimità e che, anzi, il dibattito sul messaggio e i suoi contenuti sarà oggetto di un duro confronto politico.

Il Municipio è però convinto, come lo è il Consiglio di Stato - rappresentante dell'azionista di minoranza della SA - che le opportunità per il territorio cantonale della presenza di un aeroporto a Lugano-Agno debbano essere attentamente valutate, così da prendere le decisioni sul futuro dello scalo con il maggior numero di informazioni possibili.

Il Municipio è anche cosciente che la Lugano Airport SA dalla sua costituzione si è trovata più volte in difficoltà - sovente a seguito di problematiche non direttamente controllabili - e che lo scetticismo espresso da più parti nei suoi confronti rischia di pesare sull'importante decisione che i Legislativi cantonale e cittadino sono chiamati a prendere.

La presentazione di un progetto strategico è dunque operazione complessa, poiché l'attività aeroportuale è soggetta a una serie di variabili non tutte controllabili a priori. Infatti, problemi e soluzioni sono intimamente legati alle decisioni dei vari attori coinvolti: compagnie aeree, passeggeri, fruitori dell'aviazione generale, attività di manutenzione, altre attività direttamente collegate al mondo dell'aviazione, rapporti e aspettative di privati e comuni. Senza dimenticare gli inscindibili legami derivanti dall'applicazione di leggi e regole stabilite, e spesso modificate, da istituzioni superiori nazionali e internazionali.

Nelle successive valutazioni occorre considerare l'"azienda aeroporto" nel suo complesso - collegamenti di linea e aviazione generale - e non focalizzarsi su una delle due componenti. Infatti, una eventuale soluzione/alternativa alla continuità operativa di LASA per i voli di linea non necessariamente sarebbe risolutiva per l'aviazione generale, e viceversa. È solo attraverso un equilibrio tra le due principali componenti del mondo dell'aviazione che l'aeroporto può rispondere alle esigenze degli utenti mettendo a disposizione una struttura logistica e operativa completa, funzionale, moderna e con uno sguardo proattivo al futuro del mondo dell'aviazione.

Un altro aspetto rilevante è la necessità di modificare la percezione generale che identifica lo scalo di Agno come l'aeroporto della Città di Lugano, non solo per appartenenza territoriale ma anche come progetto, proprietà, beneficio delle ricadute e responsabilità finanziaria. Solo attraverso la corretta identificazione di un'attività/servizio che di fatto va a beneficio della regione e di tutto il Cantone si possono correttamente considerare tutti i fattori in gioco relativi all'aeroporto. L'importante indotto creato, cifre alla mano, non è riconducibile solo a Lugano ma dispiega i suoi effetti positivi su tutto il Cantone.

La valenza cantonale dell'aeroporto è confermata dalla volontà del Consiglio di Stato di proporre al Gran Consiglio la richiesta di partecipazione al risanamento e al rilancio di LASA tramite un'accresciuta partecipazione cantonale al capitale azionario, che passerà dal 12.5% attuale al 40%. Tale decisione valorizza uno strumento operativo sul territorio e lo "certifica" come servizio pubblico e volano per il Cantone nel suo insieme. Inoltre, occorre tenere conto del fatto che l'aeroporto di Lugano non è in concorrenza con le altre modalità di trasporto ma si pone in modo complementare: fatto che, per alcune destinazioni o tipologie di utenti, ha una valenza da non sottovalutare.

Per definire se e quale futuro avrà l'aeroporto e il suo peso nella realtà economica cantonale il Consiglio d'Amministrazione e la Direzione di LASA si sono rivolti al Centro di Competenza per l'Aviazione (CFAC, Center for Aviation Competence) della Facoltà di economia, giurisprudenza e scienze sociali dell'Università di San Gallo, un istituto specializzato nel settore aviatorio che collabora regolarmente con aeroporti svizzeri ed esteri e le cui capacità, serietà e competenza sono riconosciute internazionalmente.

In particolare, il mandato assegnato all'istituto dell'Università di San Gallo chiedeva di collaborare alla realizzazione di un masterplan con un orizzonte di 25 anni e di valutare in modo approfondito le criticità aperte, esprimendosi sui seguenti punti:

- impatto economico dell'attività dell'aeroporto nel suo complesso
- percezione attuale dell'aeroporto da parte degli esterni
- valutazione delle criticità presenti e di possibili soluzioni/contromisure
- potenziali di sviluppo
- aree di intervento
- proposta di massima di una soluzione logistica/strutturale
- aspettative finanziarie future.

Le risultanze sono state fatte proprie dal documento che disegna il piano strategico di LASA per i prossimi 25/30 anni.

In sintesi, ecco i contenuti del presente Messaggio:

- obiettivi del piano strategico
- risultanze dello studio del Centro di Competenza per l'Aviazione dell'Università di San Gallo
- situazione finanziaria attuale
- realtà operativa attuale
- continuità operativa o dismissione della presenza degli enti pubblici nel progetto aeroporto
- misure di risanamento finanziario
- misure di risanamento: aree di intervento infrastrutturali/operative previste dal piano strategico
- richieste finanziarie
- presentazione delle successive fasi di realizzazione del progetto strategico di LASA
- modifiche allo statuto di LASA.

1. Obiettivi del piano strategico

- Garantire nell'immediato la continuità operativa della Lugano Airport SA e sul medio/lungo termine, a investimenti conclusi, il mantenimento di conti in attivo
- consolidare i voli di linea ripristinando a breve i voli su Ginevra e i voli stagionali, con valutazione di un futuro contenuto ampliamento dell'offerta mirato a destinazioni business e turistiche (per es. London City e Parigi), purché economicamente autosufficiente
- potenziare l'aviazione generale realizzando al più presto il primo hangar (attualmente bloccato da un ricorso) tramite il credito d'investimento già approvato dal Consiglio Comunale, e realizzando in seguito altri due hangar e gli spazi dedicati previsti nel nuovo progetto immobiliare
- incrementare i ricavi non aviation attraverso l'edificazione del nuovo terminale
- garantire il minor impatto possibile sul territorio (riduzione del perimetro PSIA).

2. Sintesi delle risultanze dello studio del CFAC

Il documento “Dall’impatto alla performance: Lo studio per valutare le potenzialità di Lugano Airport” redatto dal Centro di Competenza per l’Aviazione dell’Università di San Gallo è allegato al presente Messaggio. Gli estensori dello studio hanno segnalato la disponibilità a presentarlo al Consiglio Comunale e alla Commissione della Gestione.

In sintesi le risposte date dallo studio ai quesiti posti sono le seguenti:

2.1 *Impatto dell’attività dell’aeroporto nel suo complesso*

Il ricorrente dibattito legato alla necessità dell’aeroporto di operare con modalità che ne garantiscano l’autosufficienza finanziaria e la chiusura in attivo dei conti è stato attentamente considerato dal Consiglio d’Amministrazione e dalla Direzione di LASA, e ha rappresentato un quesito centrale sul quale il CFAC ha preso posizione.

Il raggiungimento dell’autonomia finanziaria di LASA è stato individuato nel medio termine, a precise condizioni operative e di rinnovo/potenziamento delle strutture. Di fatto, la prima fase del progetto di rilancio della Società, che si concretizzerà con il risanamento finanziario e la ripresa dei voli di linea regolari su Ginevra, non permetterà di raggiungere il pareggio dei conti. Quindi nel breve/medio termine la società sarà ancora confrontata con disavanzi.

Tale premessa non deve però motivare al disimpegno di Città e Cantone dall’attività aeroportuale; gli azionisti ritengono infatti che, nel periodo transitorio necessario a consolidare il risanamento finanziario e a realizzare la parte strutturale/immobiliare del progetto strategico, l’impegno finanziario richiesto, in parte anche a fondo perso, sia giustificato e commisurato ai benefici che la struttura aeroportuale porta all’economia e all’occupazione cantonale.

Lo studio dell’impatto prodotto dall’aeroporto evidenzia l’importanza di tutto quanto gravita attorno all’attività aeroportuale in modo diretto, indiretto o indotto (cfr. pagg. 11 e 12 dello studio allegato).

Impieghi				Valore aggiunto (in mio di fr.)			
	2008	2014	2017		2008	2014	2017
Diretti	265	275	530	Diretti	40	40	55
Indiretti	160	215	280	Indiretti	25	35	35
Indotti	480	460	855	Indotti	80	80	105
Totali	905	950	1665	Totali	145	155	195

Queste cifre sono significative. Pur tenendo conto della temporanea riduzione dei valori dopo il 2017, a seguito del fallimento di Darwin Airlines SA, i dati evidenziano l’importanza dell’aeroporto per l’occupazione, superiore ai 1000 impieghi. Anche considerando come valore di riferimento medio il dato più basso del 2008, emerge che dal 2006 - anno di inizio dell’operatività di LASA - a fine 2018 è stato creato un valore aggiunto di quasi 2 miliardi di franchi (fr. 145 mio annui per 13 anni). Questi valori mettono l’ipotizzato necessario sostegno a LASA per i prossimi anni in un contesto globale più completo, comprensibile e sostenibile. L’aeroporto deve dunque dotarsi di un piano strategico che ne favorisca lo sviluppo con l’obiettivo ragionevole di raggiungere il pareggio dei conti e la zona di utile sul medio lungo termine.

2.2 *Percezione attuale dell'aeroporto da parte degli esterni*

L'aeroporto di Lugano svolge un ruolo cruciale, sebbene sottovalutato, nella rete delle infrastrutture di mobilità del Canton Ticino. I risultati dello studio hanno evidenziato la rilevanza di Agno per il settore dell'aviazione d'affari, per le attività di conferenza e quale base operativa per mercati di nicchia (destinazioni selezionate come Ginevra, Londra e Parigi). I collegamenti programmati per Zurigo rappresentano un elemento determinante per l'apertura del Ticino a destinazioni internazionali.

L'importanza dell'aeroporto nel portafoglio di mobilità da e per la "regione Ticino" è pure evidenziata dal potenziale costituito dai clienti dell'aviazione commerciale/business, da partecipanti a conferenze, simposi, eventi nazionali e internazionali, da turisti provenienti dall'esterno con capacità finanziaria ed economica superiore alla media e da ticinesi che si spostano all'estero per turismo. Rilevante anche l'interesse per un accesso facilitato in Ticino da parte di mano d'opera altamente qualificata e personale accademico/ricercatori.

A fronte di questo quadro interessante la valutazione dell'immagine attuale dell'aeroporto fa emergere le seguenti problematiche:

- numero limitato di connessioni di rete: problema nel breve/medio termine difficilmente risolvibile; un miglioramento potrebbe realizzarsi con l'allungamento della pista, opportunità prevista a medio/lungo termine dal piano strategico
- affidabilità ridotta con le reti esistenti – connessioni di continuazione (ritardi /cancellazioni): per ovviare in parte a questo ostacolo, non potendo intervenire direttamente sui problemi tecnici e l'offerta delle compagnie, sono stati avviati dei progetti per migliorare le procedure di avvicinamento e garantire una maggiore fruibilità dello scalo anche in caso di cattivo tempo
- discrepanza tra gli elevati prezzi dei biglietti e l'infrastruttura obsoleta dell'aeroporto, così come la mancanza di alternative interessanti all'accesso stradale (problematico negli orari di punta): la soluzione è prevista nel piano strategico e prevede il rifacimento del terminale e un collegamento diretto con la prevista nuova stazione FLP di Agno
- insufficienza della comunicazione di LASA: in futuro si dovrà dare particolare importanza a questo aspetto, in particolare per promuovere presso la potenziale utenza i vantaggi di Lugano-Agno rispetto ai più diretti concorrenti (Zurigo e Malpensa)
- creazione di una nuova immagine che evidenzia la vocazione cantonale dell'aeroporto - oggi visto come regionale o locale - attraverso un lavoro con i principali partner istituzionali per la promozione di "Ticino Airport".

2.3 *Potenziali di sviluppo/aree di intervento*

- Servizio di partenza e arrivo sia per la linea che per l'aviazione business molto efficace
- possibilità di personalizzazione del viaggio considerando le esigenze individuali dei fruitori dell'aeroporto
- mercato potenziale legato ai turisti in arrivo in Ticino/Svizzera
- promozione dei vantaggi di Lugano rispetto a Malpensa/Linate per la clientela locale, di frontiera e dell'aviazione d'affari
- creazione delle condizioni quadro e delle necessarie infrastrutture atte a sviluppare l'aviazione generale grazie all'inserimento nel nuovo terminale di spazi dedicati, e migliorando le capacità di hangaraggio (edificazione di tre hangar prevista nel piano strategico)

- diversificazione delle fonti di reddito dell'aeroporto incrementando le opportunità di produrre ricavi non aviation attraverso un nuovo terminale moderno e in grado di gestire in futuro 300'000/350'000 passeggeri all'anno
- allungamento della pista, in particolare a nord, grazie allo spostamento del tracciato del tram-treno, così da consentire in futuro l'uso dello scalo ai nuovi modelli di velivoli, più performanti sotto l'aspetto ambientale e più adatti al futuro traffico regionale, così da creare per le compagnie interessanti economie di scala
- miglioramento della raggiungibilità dell'aeroporto con i mezzi pubblici e accesso facilitato al terminale dalla fermata del treno FLP
- la realizzazione degli scenari ipotizzati permette una riduzione dei sedimi dedicati con un conseguente contenimento del perimetro PSIA.

2.4 *Proposta di massima per una soluzione logistica/strutturale*

Lo studio del CFAC dedica uno spazio importante all'analisi degli interventi necessari nell'ambito delle strutture aeroportuali, sulla base di esperienze simili maturate collaborando con altri aeroporti regionali.

Lo studio evidenzia la necessità nel medio termine di procedere all'edificazione di tre hangar, di un nuovo terminale e di spazi amministrativi, della torre di controllo e della stazione carburante. Occorre inoltre rifare/potenziare il piazzale velivoli, le taxiway e prolungare la pista, quest'ultima misura a conclusione del progetto e compatibilmente con la realizzazione da parte del Cantone della circonvallazione di Agno/Bioggio.

L'insieme di questi progetti – che sono parte determinante della visione strategica e necessari alla concretizzazione delle auspiccate autonomia e stabilità finanziaria della società – va quale primo passo condivisa nel principio. Mentre la progettazione puntuale, la definizione delle modalità operative e la tempistica di realizzazione sono presentate nello studio in forma ancora “generica” ma evidenziando la volontà di limitare l'utilizzo dei sedimi di proprietà di terzi e di salvaguardare, nel limite del possibile, le attività economiche oggi svolte dai privati sull'aeroporto.

La presentazione del messaggio municipale (terza fase) prevista per il 2024 sarà esaustiva per quanto attiene al progetto definitivo, ai costi di realizzazione e alla tempistica di cantiere. Va rilevato in ogni caso che solo con la realizzazione della terza fase LASA potrà avere la capacità operativa per affrontare le sfide future e puntare al pareggio dei conti.

Per maggiori dettagli sui progetti a carattere edile/di genio civile si rimanda all'allegato documento alle pagg. 23-27, 34, 35

2.5 *Risultati del business plan allestito dal CFAC*

Una delle componenti centrali dello studio CFAC è rappresentato dal business plan. La necessità di determinare se e a quali condizioni l'attività dell'aeroporto sia finanziariamente sostenibile ha permesso di definire le risorse necessarie nel breve termine, per operare il risanamento finanziario, e nel medio/lungo termine, per realizzare gli investimenti ritenuti indispensabili.

Il business model previsto dal master plan allegato prevede che nel futuro LASA opererà in una nuova struttura composta da tre hangar di proprietà, un nuovo terminale con torre di controllo e area uffici, una pista più lunga di 200 metri che possa garantire il traffico con velivoli indicativamente di 100 posti, un collegamento tra il terminale e la progettata nuova fermata FLP di Agno, la copertura del passaggio verso il parcheggio veicoli e il rifacimento del tarmac. Per realizzare il progetto si renderà necessario l'acquisto di sedimi di privati con indicativamente un onere di fr. 7 mio.

Nel complesso, gli investimenti indicativi ammontano sulla base di un progetto di massima a fr. 51.4 mio così suddivisi (pag. 21 dell'allegato):

- fr. 7.0 mio per i sedimi di terzi
- fr. 16.0 mio per il terminale e l'area uffici
- fr. 2.5 mio per la torre di controllo
- fr. 11.0 mio per gli hangar
- fr. 10.0 mio per il rifacimento del tarmac e il prolungamento della pista
- fr. 3.4 mio per investimenti "airport operations"
- fr. 1.5 mio altri investimenti.

Il modello operativo prevede una tempistica di realizzazione del progetto a tappe; portato a termine il risanamento finanziario della società per fine 2019, nel 2020 prenderà avvio la seconda tappa del progetto, che prevede l'esecuzione degli investimenti indispensabili nel terminale e sul piazzale velivoli e l'avvio delle trattative per l'acquisto dei sedimi mancanti.

Questa seconda fase verrebbe sostenuta finanziariamente dalla Città, poiché già proprietaria degli altri terreni e in considerazione della provvisorietà degli interventi urgenti necessari a operare nel periodo transitorio di preparazione della terza e ultima fase.

La terza fase prenderà avvio nel 2024 con la presentazione di un messaggio municipale per la concessione in diritto di superficie a LASA dei sedimi aeroportuali e con la richiesta di credito per la sottoscrizione della quota parte dell'aumento di capitale della SA di fr. 6 mio, destinati al finanziamento della quota di mezzi propri per la realizzazione degli investimenti e da completare con finanziamento bancario.

La suddivisione del progetto in tre fasi, oltre a garantire i corretti tempi di attuazione degli approfondimenti necessari e concludere l'iter pianificatorio in corso, servirà anche per monitorare e verificare il rispetto del business plan. In particolare, si avrà modo di verificare i risultati del progetto Zimex (ripresa in proprio delle rotazioni su Ginevra e delle destinazioni stagionali oggi non più servite) e se l'avvenuta costruzione del primo hangar genererà l'attesa espansione della cifra d'affari prodotta dall'aviazione generale, confermando le condizioni di ulteriore crescita.

Questo modo d'agire permetterà di affrontare i necessari impegni finanziari sulla base di risultanze effettive e, se del caso, di modificare il progetto.

Il progetto prevede un finanziamento bancario di fr. 35.4 al tasso del 2.5 % e un ammortamento annuo pari al 4%.

Altri fattori significativi del business plan sono l'operatività in proprio di LASA dei voli su Ginevra e dei voli stagionali attraverso la collaborazione con Zimex, con un prezzo di vendita del volo andata e ritorno su Ginevra di fr. 300 (escluse le tasse) e una percentuale di occupazione dei posti del 65%. La tariffa prevista per l'affitto degli hangar è di fr. 175.- annui per m² (per ulteriori informazioni cfr. pag. 19 dell'allegato).

Il business model presentato prevede che inizialmente l'azionariato di LASA rimanga limitato a Città e Cantone e, una volta trovato sufficiente equilibrio finanziario, ne ipotizza una possibile e auspicata apertura ai privati, a parziale o totale recupero degli investimenti pubblici precedenti.

I risultati finanziari di LASA presentati di seguito considerano nell'insieme l'impatto finanziario sulla Società del progetto nel suo complesso (investimenti, evoluzione utenza, ripristino in proprio del volo su Ginevra e alcuni voli stagionali, partecipazione finanziaria degli azionisti, acquisto sedimi da parte della Città, realizzazione del primo hangar con il credito già votato):

. movimenti previsti nel 2045	29'849
. passeggeri nel 2045	326'398
. investimento totale a carico di LASA	fr. 35.4 mio
. risultati cumulati da LASA fino al 2045	avanzo fr. 22.4 mio
. risultato medio annuale di LASA dal 2020 al 2031	disavanzo fr. 763'000
. risultato medio annuale di LASA dal 2032 al 2045	avanzo fr. 2.3 mio
. risultato medio annuale di LASA per tutto il periodo	avanzo fr. 829'000

Il raggiungimento di un risultato globale positivo identificato dal CFAC avverrà dopo un'iniziale periodo di ulteriori disavanzi, negli anni 2019 -2031, di indicativamente fr. 763'000.- medi annui. Il passaggio al risultato positivo dal 2032 coincide con l'ultimazione degli investimenti ipotizzati e con la conseguente possibilità di ampliare l'attrattività e le capacità dello scalo. Senza questa fase il risanamento operativo non potrà essere raggiunto.

Maggiori e più complete informazioni sono contenute alle pagg. 18 - 21 dello studio allegato.

I risultati economici presentati potrebbero modificarsi in base alle possibili ricadute, ora assolutamente non ipotizzabili, derivanti dalle trattative in corso tra Confederazione, UFAC, cantoni, aeroporti regionali e Skyguide relative alle future modalità di attribuzione e copertura dei costi del controllo del traffico aereo.

3. Situazione finanziaria attuale della Lugano Airport SA

La gestione corrente 2018 di LASA ha chiuso con un disavanzo di fr. 2.2 mio ed è stata penalizzata da quattro fattori principali:

- mancata ripresa della rotazione di Ginevra e di alcuni voli stagionali a seguito del fallimento di Skywork
- numerose cancellazioni di volo fatte segnare da Swiss anche a seguito di difficoltà tecniche di Austrian Airlines, operatore fino all'autunno del volo su Zurigo
- passaggio a fine ottobre della rotazione su Zurigo da Austrian ad Adria, che opera per Swiss con i Saab, velivoli con minore capacità rispetto a quelli di Austrian, quindi con ripercussioni dirette sul fatturato in termini di minori introiti dalle tasse sul peso dei velivoli (tasse di atterraggio) e dal minor numero di passeggeri trasportati
- costi straordinari legati alla revisione IVA che ha portato un recupero di IVA per gli anni 2013-2016
- mancato indennizzo completo da parte dell'UFAC della differenza tra i costi fatturati da Skyguide all'aeroporto rispetto alle tasse di avvicinamento rifatturate agli utenti. La compensazione solo parziale delle due voci ha generato costi straordinari per circa fr. 480'000.

Questa problematica è intervenuta a seguito del passaggio nel 2017 dei costi di gestione di Skyguide dalla Confederazione agli aeroporti, con successiva concessione da parte dell'UFAC di contributi che avrebbero dovuto neutralizzarne l'onere degli aeroscali.

La mancata totale copertura dei costi residui di Skyguide da parte dell'UFAC, in parte imputabile alla difficoltà di trovare modalità operative condivise, è un problema che tocca altri importanti aeroporti regionali. La problematica è ancora oggetto di contestazioni e ulteriori trattative al fine di riuscire a recuperare integralmente la differenza ancora scoperta. In assenza di una nuova decisione di finanziamento dell'UFAC, LASA ha contabilizzato la decisione precedente con mancata copertura integrale dei costi.

Dalla situazione patrimoniale di LASA al 31 dicembre 2018 si evidenzia:

- con la capitalizzazione della perdita d'esercizio 2018 il capitale proprio di LASA è stato totalmente consumato e a bilancio risulta un'eccedenza di perdite di fr. 1.125 mio
- LASA non ha altri debiti verso terzi a esclusione delle normali fatturazioni per servizi e forniture
- debiti in conto corrente con la Città al 31.12.2018 di fr. 2'342'000.- (saldo al 15 maggio 2019 fr. 2.3 mio) a fronte di un limite di credito in c.c. di fr. 2'500'000.-.

Dalla valutazione dello stato finanziario al 31.12.2018, lo stato patrimoniale di LASA evidenzia come la SA sia di fatto confrontata con l'articolo 725.2 del CO che ne prevederebbe il deposito dei bilanci. La postergazione del credito della Città, valida fino al 30 giugno 2019, permette di non dover agire in tal senso. In attesa della discussione nei singoli Legislativi del messaggio di risanamento si sono resi necessari la presentazione di una nuova postergazione di credito, valida fino al 31 dicembre 2019 e, prudenzialmente, un aumento del limite di credito in conto corrente a fr. 4.0 mio.

Il mancato risanamento finanziario di LASA da parte degli azionisti comporterebbe o l'immediato deposito del bilancio e la messa in liquidazione della società o, con l'accordo degli azionisti e mantenendo la postergazione del credito e la copertura delle perdite future, una dismissione programmata nel medio termine delle attività, così da permettere di trovare soluzioni meno traumatiche sia per il personale sia per gli operatori presenti direttamente o indirettamente sull'aeroporto di Lugano-Agno.

L'eventuale dismissione programmata della società e delle attività avrà dei costi e dovrà essere oggetto di un progetto pianificato che coinvolga l'insieme degli attori coinvolti per definire le misure e le modalità che porteranno all'uscita della Città dall'operatività dell'aeroporto. Tale progetto dovrà, se del caso, essere sottoposto al Consiglio Comunale per garantire le risorse necessarie alla liquidazione della SA.

4. Situazione operativa attuale

L'aeroporto oggi fornisce servizi per l'aviazione generale, per le operazioni di linea e per i charter, utilizzando un'infrastruttura obsoleta sia per quanto riguarda i servizi a terra che per l'operatività dei voli. Per ovviare alle carenze e poter continuare a offrire un servizio all'altezza delle richieste degli utilizzatori occorrono importanti sforzi di manutenzione. Ciononostante, in taluni casi non sarà possibile dar seguito a tutte le aspettative; in particolare per le richieste di hangaraggio dell'aviazione generale.

Ulteriori problematiche derivano dagli attuali sistemi di avvicinamento e dalle condizioni meteorologiche che riducono, a volte, l'efficienza operativa dell'aeroporto.

La reputazione e la percezione dell'aeroporto di Lugano da parte dei residenti e delle realtà commerciali, sono penalizzate a causa della diminuzione costante della connettività a partire dagli anni '90 (hub di Crossair), e per i cambiamenti dei portafogli per collegamenti aerei programmati. Inoltre, le mancate strategie di comunicazione da parte di LASA nell'ultimo decennio hanno ulteriormente contribuito a questo peggioramento. L'intensa esposizione mediatica dell'aeroporto richiede ulteriori sforzi delle parti interessate per aggiornare e consolidare, inserendola in un contesto chiaro e realistico, la comunicazione sul potenziale di Agno.

Complessivamente l'aeroporto di Lugano - che dovrebbe essere un elemento essenziale per il potenziale sviluppo economico del Ticino come regione residenziale, economica e turistica - è privo di stabilità per le sue attuali come pure per le sue previste future attività.

L'aeroporto di Lugano richiede stabilità rispetto ai voli di linea sulle rotte principali (ZRH per il trasferimento, GVA per il traffico punto a punto) e le destinazioni stagionali, che consentono di coprire l'esposizione al costo fisso degli aeroporti regionali. La rotta GVA (con un fattore di carico del sedile previsto del 60-70%) non sarebbe redditizia dal punto di vista della compagnia aerea. Tuttavia, se operata da LASA a proprio rischio, le perdite sarebbero compensate da maggiori entrate (tasse di atterraggio/movimentazioni /passeggeri) con un incremento di costo marginale per l'aeroporto. Un ulteriore flusso di passeggeri comporterebbe inoltre per l'aeroporto un incremento del reddito non aeronautico (parcheggio, vendita al dettaglio, ristorazione, ecc.).

Ulteriori rotte, per essere redditizie per il vettore, richiedono aerei più capienti con costo per sedile più basso (jet regionali di 100 posti). Per questo motivo, qualsiasi operazione oltre a ZRH e GVA comporta un adeguamento dell'infrastruttura per quanto riguarda la pista, per consentire le operazioni con moderni jet regionali quali A220 e E195. In passato è stato dimostrato che il mercato di utenza è presente ed è elastico al prezzo, basti pensare che l'entrata di Swiss nel 2015, in concorrenza a Darwin sulla tratta Lugano-Ginevra, in sei mesi ha visto più che raddoppiare i passeggeri, passati dagli storici 35'000 a 75'000. Ma questa elasticità al prezzo la si può solo raggiungere con aerei di capienza non inferiori ai 100 posti, poiché il costo per sedile al di sotto di questa capienza risulterebbe relativamente alto e fuori mercato. Non va poi da ultimo dimenticato che gli aerei di nuova generazione, oltre a essere più economici e moderni, sono più silenziosi e meno inquinanti.

Il pareggio economico per l'aeroporto di Lugano si aggira intorno ai 150'000/250'000 passeggeri all'anno, a seconda della futura struttura, dei costi di LASA e del mix di entrate dell'aviazione generale e dei voli di linea. L'aeroporto beneficia maggiormente dei collegamenti di linea rispetto alle attività di aviazione generale, tuttavia entrambi i tipi di operazioni sono necessari per la redditività di Agno, e consentiranno a LASA di operare e restituire il capitale investito ai suoi azionisti una volta che i jet regionali potranno operare dall'aeroporto di Lugano.

Qualsiasi scenario senza l'estensione della pista o la rotta su Ginevra non comporterebbe operazioni redditizie, generando ogni anno perdite (o profitti marginali) per LASA.

4.1 Realtà operativa attuale

- **Settori d'utenza (linea, AG, non aviation)**

Nel settore aeroportuale attuale operano diverse società ed enti, in particolare: Swiss (compagnia aerea), Silver Air (compagnia aerea), Air Dynamic (società di aero taxi), Livejet (aero taxi), Eliticino Tarmac (trasporto elicotteristico), E-Aviation (assistenza all'aviazione generale), Avilù SA (scuola volo), Skyguide (responsabili del controllo del traffico aereo), Cargo Logic (Handler merci), Ruag Aerospace (manutenzione aeronautica), Securitas (società di sicurezza), Polizia, Corpo guardie di Confine, ISS Facilities (facility management e pulizie).

- **Stato e completezza delle infrastrutture**

L'infrastruttura attuale è il frutto di innumerevoli adeguamenti che si sono susseguiti nel corso degli ultimi 30 anni. Quelli più importanti si sono concentrati nel decennio 1987-1997, con l'ampliamento dell'aerostazione e la realizzazione della nuova torre di controllo.

Da allora poco è stato fatto sia in termini di espansione dello scalo sia sotto il profilo della manutenzione. Come appare evidente sia agli operatori sia ai passeggeri. L'infrastruttura nel suo insieme è costituita dal terminal principale, che comprende anche la torre di controllo, da tre hangar adibiti al ricovero dei mezzi aeroportuali/pompieristici/invernali, da una zona cargo, da un terminal passeggeri di aviazione privata e infine da una struttura provvisoria adibita ai controlli di sicurezza. Più del 90% di queste infrastrutture risultano essere deficitarie sotto molteplici aspetti. Tra tutti, vi è la mancanza di spazi commerciali e operativi. LASA non dispone infatti di hangar preposti al ricovero degli aeromobili, nonostante vi sia una forte richiesta in tal senso. Non dispone altresì di spazi sufficientemente ampi e attrezzati per il ricovero al coperto di tutti i mezzi aeroportuali. Anche sotto il profilo del contenimento energetico e dei consumi elettrici la struttura non risulta essere più al passo con le normative di riferimento, che nel corso degli anni si sono fatte sempre più restrittive. Data la vetustà della struttura e degli impianti, risulta utopistico pensare di mantenere un equo bilancio tra comfort ambientale e spese per la climatizzazione. Le superfici esterne, come i piazzali di sosta degli aeromobili, presentano significativi deterioramenti, oltre a essere insufficienti in termini di estensione per le previsioni di traffico futuro. Inoltre, da un punto di vista funzionale la mancanza di spazi (interni/esterni) non consente di separare adeguatamente i flussi operativi tra voli di linea e voli di aviazione generale, generando un servizio non pienamente soddisfacente per entrambi e maggiori costi gestionali per la società.

- **Affidabilità dell'infrastruttura (avvicinamento, meteo, ecc.)**

Con i suoi 1420 metri di pista l'aeroporto di Lugano è l'aeroporto regionale con la pista più corta del Paese. La stessa poi si accorcia ulteriormente a causa degli ostacoli, naturali e urbanistici, che si incontrano in fase di avvicinamento e che influenzano l'angolo di discesa del velivolo. A nord della pista c'è infatti un terrapieno su cui passa la Ferrovia Lugano-Ponte Tresa, mentre a sud passa la strada cantonale (ad es. circonvallazione variante C).

Inoltre, il sistema di avvicinamento di cui dispone il nostro aeroporto è degli anni '80 del secolo scorso e non permette agli aerei di scendere al di sotto dei 500 metri di quota durante la fase di avvicinamento da Sud, rendendo necessaria una manovra a vista con atterraggio da Nord. La dotazione di nuovi avvicinamenti permetterebbero di garantire una maggiore affidabilità dei voli in partenza e in arrivo da Lugano, oggi in balia di condizioni meteorologiche che troppo spesso rendono necessario l'annullamento del volo o il suo dirottamento su Milano Malpensa.

- **Personale (completezza/esuberi; contratto collettivo, turni, ecc.)**

A oggi (maggio 2019) LASA conta 77 collaboratori per un totale di 67.60 ETP (Equivalenti Tempo Pieno) così suddivisi:

· Direzione e amministrazione	13 collaboratori per 12.20 ETP
· Sicurezza	19 collaboratori per 15.40 ETP
· Rampa	22 collaboratori per 22.00 ETP
· Handling (linea e aviazione generale)	23 collaboratori per 18.00 ETP

Tutti i contratti, con una sola eccezione, sono a tempo indeterminato. Da quest'anno è data inoltre la possibilità a studenti della Scuola Superiore Alberghiera e del Turismo (SSAT) di Bellinzona di effettuare lo stage obbligatorio presso la struttura (una stagista a tempo pieno per un periodo di 6 mesi).

Il personale attuale copre il fabbisogno, tenuto conto che a livello di direzione alcuni collaboratori svolgono più funzioni, mentre il numero di addetti nel settore sicurezza e rampa è direttamente legato a imposizioni legali. Anche per questo motivo l'80% dei costi legati alla sicurezza vengono rimborsati dall'UFAC. Per quanto attiene il servizio handling, le partenze volontarie non sono state sostituite e un'ulteriore riduzione di personale andrebbe a influire negativamente sul servizio offerto, in particolare per quanto riguarda la gestione dei voli di aviazione generale.

A eccezione di quadri e dirigenti il personale sottostà a un contratto collettivo aziendale sottoscritto dai sindacati OCST e UNIA. Per il personale dirigente vige un regolamento approvato dal Consiglio di Amministrazione di LASA nel 2018.

5. Continuità operativa o dismissione della presenza degli enti pubblici nel progetto aeroporto

Il Municipio crede nel progetto di rilancio dell'aeroporto di Agno. La realtà operativa dello scalo e la sua composizione di costi evidenzia l'utilità economica delle due tipologie di aviazione attualmente presenti a Lugano: la linea e l'aviazione generale, in particolare quella d'affari.

In questa realtà il concetto di servizio pubblico non può essere ricondotto alla sola aviazione di linea poiché l'aviazione d'affari - che contribuisce e contribuirà in modo sempre più importante alla cifra d'affari di LASA - evidenzia come economia, commercio, turismo, grandi eventi e area congressuale necessitano di maggiori opzioni oltre al trasporto su rotaia. L'importanza per l'economia di un'alternativa al raggiungimento di Ginevra in treno è evidente: chi si muove per lavoro in giornata preferisce l'aereo al trasporto ferroviario, che presuppone tra andata e ritorno 10 ore di viaggio; anche l'alternativa dell'auto, con tempi di percorrenza di poco inferiori al treno, non rappresenta un'alternativa ecologica all'aereo. L'importanza dell'aeroporto di Agno nell'articolata rete dei trasporti e delle necessità dettate dalla società è comprovata dall'impatto dell'aeroporto sui posti di lavoro e sul valore aggiunto calcolato dal CFAC .

Le cifre presentate testimoniano che non si può limitare la discussione a una scelta tra aviazione e ferrovia, né vedere negli aeroporti della vicina Lombardia l'alternativa ad Agno: a meno che si ritenga che il trasferimento all'estero o in Svizzera tedesca o romanda delle attività che oggi generano ricchezza e impiego in Ticino sia una soluzione proponibile.

La decisione presa dal Consiglio di Stato di proporre al Gran Consiglio la partecipazione del Cantone all'operazione di risanamento finanziario e l'incremento della sua partecipazione al capitale azionario della società (dal 12.5% al 40%) testimonia dell'importanza che l'aeroporto ha per il nostro cantone.

Altro aspetto che porta il Municipio a proporre al Consiglio Comunale il risanamento di LASA e la condivisione del piano strategico presentato - così da garantirne la realizzabilità a tappe con la presentazione dei messaggi municipali relativi alle fasi due e tre - è l'aspettativa, certificata dal CFAC, che mediante appropriate misure e investimenti Lugano Airport potrà, nel medio/lungo termine, svolgere la propria missione garantendo un trasporto veloce verso i due hub nazionali, sviluppando un volano importante per l'economia e il turismo, e facendo registrare risultati positivi nel settore dell'aviazione generale.

Il Municipio ritiene inoltre che, raggiunto questo risultato, sarà se del caso possibile valutare l'opzione del trasferimento della gestione della struttura a privati attraverso la cessione delle azioni della SA, recuperando gli investimenti fatti per il rilancio della Società.

Per contro, anche sentito il parere degli esperti del CFAC, si ritiene che l'apertura ai privati nella situazione attuale di capitale, operatività e infrastrutture non sia fattibile.

6. Misure di risanamento finanziario

Tenuto conto di quanto descritto nel presente messaggio, di seguito riassumiamo l'impegno finanziario richiesto ai due azionisti per poter procedere al risanamento finanziario della Società.

Il risanamento dovrà prevedere l'azzeramento delle perdite riportate a bilancio al momento della ricapitalizzazione, prima della chiusura della gestione 2019.

Le perdite capitalizzate a fine 2018 ammontano a fr. 5.12 mio, ai quali vanno aggiunti fr. 1.16 mio di perdite previste per il 2019, per un totale di fr. 6.3 mio. Dedotti i fr. 4.0 mio di capitale azionario risulta una perdita residua di fr. 2.3 mio.

L'azzeramento delle perdite avverrà attraverso l'abbattimento totale del capitale azionario attuale (fr. 4.0 mio) e con un versamento di fr. 2.3 mio a fondo perso da parte degli azionisti.

Si dovrà quindi procedere alla ricapitalizzazione della SA attraverso la sottoscrizione e la liberazione del nuovo capitale azionario fissato in fr. 6.0 mio, così da garantirle la liquidità necessaria all'operatività e al finanziamento dell'operazione Zimex.

Come già indicato al punto 2.5, negli anni 2020-2031, in assenza della completa realizzazione degli investimenti previsti dal progetto strategico, LASA si troverà confrontata con disavanzi d'esercizio che potranno toccare un massimo stimato per il 2020 di fr. 2.3 mio circa, per un valore medio annuo di circa fr. 0.8 mio. Per questo motivo nella fase transitoria sarà necessario garantire una copertura ricorrente del disavanzo, che per il periodo 2020-2026 viene fissato in funzione della parziale neutralizzazione dell'importante perdita del 2020, in un massimo di fr. 1.3 mio annui.

La tabella seguente indica la suddivisione dell'impegno finanziario richiesto ai due azionisti, tenuto conto della nuova suddivisione percentuale dell'azionariato:

		Totale	Città 60%	Cantone 40%
	importi in fr. 1'000			
	investimento una-tantum (credito d'investimento)			
1	abbattimento capitale attuale			
2	costituzione nuovo capitale (capitale attuale di fr. 4 mio + finanziamento operazione Zimex fr. 2 mio)	6'000.00	3'600.00	2'400.00
3	versamento una-tantum a copertura delle perdite riportate eccedenti l'attuale capitale azionario	2'300.00	1'380.00	920.00
	Totale	8'300.00	4'980.00	3'320.00
	credito ricorrente a carico della gestione corrente			
4	contributo annuale massimo a copertura del disavanzo previsto	1'300.00	780.00	520.00

La nuova ripartizione delle partecipazioni tra Città (60% contro l'attuale 87.5%) e Cantone (40% contro l'attuale 12.5%) comporta la rinuncia parziale della Città al proprio diritto d'opzione all'atto della sottoscrizione del nuovo capitale azionario di fr. 6.0 mio.

Di riflesso, anche la composizione del Consiglio d'Amministrazione dovrà tenere conto della maggiore partecipazione cantonale e si dovrà procedere alla modifica dell'articolo 18 dello statuto, definendo una nuova ripartizione dei membri di CdA: quattro rappresentanti della Città e tre del Cantone.

Questa modifica comporterà la designazione dei rappresentanti della Città da parte del Consiglio Comunale.

7. Misure di risanamento operative/infrastrutturali

Come già indicato al punto 5 il solo risanamento finanziario della Società, se non accompagnato da misure operative/infrastrutturali atte a modificare nel tempo il trend finanziario, non si giustificerebbe. Presentiamo di seguito le misure proposte nel piano strategico che nel tempo dovranno permettere di neutralizzare o ridurre al minimo le criticità note ed evidenziate dallo studio del CFAC.

- **Gestione in proprio dei voli su Ginevra**

La tratta Lugano-Ginevra è stata interrotta nel mese di novembre 2017 a causa del fallimento di Darwin Airline. Non è più stata ripresa anche a seguito del fallimento di Skywork nell'agosto 2018, che aveva pianificato la ripresa della tratta per ottobre 2018. Gli accordi bilaterali tra Svizzera e Unione Europea consentono il cabotaggio sul territorio elvetico solo a compagnie aeree detentrici di un certificato di operatore aereo svizzero. Considerato che la sola compagnia che potrebbe operare la tratta è Swiss International Airlines e non è interessata a farlo, è stata valutata la possibilità di operare la tratta in proprio.

Il progetto consiste nell'utilizzare la compagnia con certificato di operatore aereo svizzero Zimex.

La compagnia è attiva da 50 anni nel settore del trasporto passeggeri e cargo, e opera in vari paesi - quali Africa, Medio Oriente e Asia - per conto di organizzazioni umanitarie come Croce Rossa e ONU. Dispone di una flotta di 20 aerei e dal 2018 si è dotata di aerei del tipo ATR 42 con una configurazione per il trasporto di passeggeri fino a 50 posti, entrando nel mercato ACMI (aircraft/crew/maintenance/insurance) e ad-hoc charter. Un'operazione in proprio tramite Zimex permetterebbe di ripristinare la tratta Lugano-Ginevra.

Zimex sarebbe l'operatore in ACMI (per la messa a disposizione dell'aereo e dei relativi equipaggi Zimex fatturerà a LASA un noleggio mensile a importo fisso e una quota variabile per ora di volo) per conto di LASA, che avrebbe la responsabilità commerciale (promozione e vendita biglietti). La responsabilità operativa sarebbe esclusivamente di Zimex. Questo permetterebbe a LASA di gestire in proprio la tratta Lugano-Ginevra, di riprendere le tratte estive non più operate (Olbia e Cagliari) e di avere a disposizione l'aereo per eventuali charter ad-hoc, essendo questa tipologia di aereo con i suoi 50 posti molto richiesto. Non da ultimo, questo darebbe la possibilità di esplorare nuove tratte per portare dell'ulteriore incoming turistico verso il Ticino. Uno degli aspetti importanti da considerare è quello che per la gestione commerciale dell'operazione LASA potrebbe fare capo al personale già presente nel suo organico senza aggiunta di ulteriori costi del personale.

Lugano Airport SA non esclude, nel caso si dovesse prospettare una soluzione alternativa al progetto Zimex, di valutarne i contenuti e - se ritenuti coerenti al progetto strategico - di approfondire l'ipotesi di collaborazione con compagnie terze operanti in modo indipendente.

- **Ridefinizione del contratto collettivo secondo una linea più flessibile**

Il CCL in vigore arriverà a scadenza il prossimo 31 dicembre. Attualmente, in collaborazione con la commissione del personale di LASA e i rappresentanti dei due sindacati firmatari si sta procedendo a una revisione in vista del rinnovo. Il contratto attualmente in vigore è vantaggioso per i collaboratori ma implica notevoli costi e poca flessibilità per l'azienda. Basti pensare alla gestione delle ore straordinarie, alle varie indennità versate oltre a quelle dovute per legge, agli scatti salariali automatici indipendenti dalle prestazioni. Considerata la situazione finanziaria attuale di LASA sono costi che l'azienda non può più sostenere. È pertanto essenziale che tutti gli attori di questo rinnovo lavorino di concerto per il bene dell'azienda e il mantenimento dei posti di lavoro.

- **Completamento dell'offerta dei servizi all'utenza (in particolare hangar)**

Vari studi e analisi sugli aeroporti hanno dimostrato l'importanza dell'offerta all'utenza e quanto i ricavi generati dalla non aviation siano in regolare e costante crescita (shopping, ristorazione, parcheggi, etc) con la possibilità di apertura 7 giorni su 7 dei negozi; anche poter offrire all'utenza spazi adeguati in hangar per parcheggiare aerei dell'aviazione generale è un fattore molto rilevante. Gli hangar generano due importanti valori strategici: il primo è l'aumento degli introiti di LASA, il secondo è un effetto volano generato dalla crescita di volumi di traffico di aviazione generale. In sintesi, gli hangar oltre a rappresentare una fonte diretta di reddito, costituiscono uno dei criteri fondamentali per cui un operatore di aviazione generale decide di basarsi in un aeroporto. Ciò comporterebbe per l'aerostadio di Agno una significativa crescita del traffico dell'aviazione d'affari con margini di profitto elevati.

La disponibilità di hangar più grandi e moderni è anche la principale richiesta fatta da RUAG che, per garantire la continuità dell'attività di manutenzione dei velivoli dei suoi clienti, necessita di soluzioni logistiche più adatte di quelle oggi offerte da operatori privati proprietari di hangar.

- **Interventi puntuali di manutenzione straordinaria non più procrastinabili**

Come detto alcune parti dell'infrastruttura necessitano di interventi di risanamento non più procrastinabili. Di seguito si elencano i lavori straordinari da realizzare in ordine di priorità:

- l'opera principe da realizzare nel breve periodo è la sistemazione del piazzale adibito alla sosta e al rullaggio degli aeromobili. Negli anni si sono susseguiti ampliamenti e rifacimenti parziali che, uniti alla particolare conformazione del sottosuolo (forte presenza di acqua), hanno generato superfici disomogenee con avvallamenti tali da rendere difficoltose le operazioni di movimentazione degli aeromobili. A ciò si aggiunge la necessità di ridisegnare la segnaletica orizzontale che risulta essere usurata
- un'altra opera non procrastinabile è la messa in sicurezza della torre faro Charlie, che in presenza di forte vento oscilla in modo anomalo
- un'ulteriore opera necessaria è il risanamento dell'impianto elettrico della pista, un intervento che riguarda il 50% dell'impianto poiché l'altro 50% è stato oggetto di risanamento nel corso del 2014
- sarà poi necessaria, in collaborazione con i funzionari del Dicastero Immobili della Città, una valutazione degli interventi di manutenzione straordinaria indispensabili per mantenere operativo e a norma il terminale, così da garantirne la funzionalità nel periodo di avvicinamento alla realizzazione della nuova struttura, la cui tempistica è presentata nel masterplan allegato.

- **Nuove procedure di avvicinamento**

Dopo anni burrascosi, l'aeroporto di Lugano-Agno ha bisogno di consolidarsi e ritrovare stabilità, cercando di rendere attrattiva la propria struttura. In questa ottica non sono più rinviabili i lavori strutturali la cui mancanza penalizza l'efficienza: primi fra tutti, sistemi di avvicinamento moderni. Migliorare i sistemi di avvicinamento strumentali è necessario per l'affidabilità dei voli e crea le condizioni quadro per rendere il servizio alle compagnie aeree e ai jet privati più efficiente e affidabile.

Tre progetti sono stati sottoposti all'UFAC nell'ottica di ottenere un contributo finanziario; l'importo totale dei progetti è quantificabile in fr. 1.3 mio.

Servendosi dei moderni sistemi di navigazione satellitare, gli aerei potrebbero atterrare in sicurezza grazie al sistema GPS; uno dei progetti prevede l'introduzione di un sistema di avvicinamento per entrambi i lati della pista (01 e 19) basato sulla tecnologia PBN - Performance Based Navigation. Dotarsi di un sistema satellitare darebbe ai piloti una maggiore flessibilità nella scelta della rotta di avvicinamento, consentendo percorsi di volo più brevi e avvicinamenti curvi, ideali per la realtà orografica complessa di Lugano.

L'implementazione del sistema GPS richiede anche un aggiornamento costoso dell'equipaggiamento degli aerei e l'addestramento dell'equipaggio e potrà essere effettivo solo a medio-lungo termine. Lugano Airport ha quindi pensato a una soluzione facile da implementare, con un progetto che prevede l'abbassamento dell'angolo di discesa della procedura di avvicinamento esistente (IGS), di grande aiuto in condizioni meteorologiche sfavorevoli, ad es. quando l'area circostante è coperta. Questa soluzione potrebbe portare ad avere un numero maggiore di aeromobili che possono atterrare anche con minore visibilità, garantendo un livello di sicurezza maggiore.

Per finire, l'aeroporto valuta l'introduzione di un avvicinamento di tipologia Visual (RNAV), con rotta predefinita, basato su un concetto di discesa continua per atterrare sulla pista 19. Questo avvicinamento è destinato ad aeromobili che non hanno familiarità con l'aeroporto e permetterebbe loro di evitare manovre delicate. Allo stesso tempo porterebbe ad abbassare l'impatto fonico sulle zone di sorvolo a nord dell'aeroporto, grazie all'angolo di discesa ottimizzato che permette al pilota di mantenere, per quanto possibile, i motori al minimo.

7.1 *Obiettivi primari del piano strategico*

- **Mantenimento dei collegamenti con Zurigo e Ginevra**

Tra gli obiettivi primari del piano strategico vi è il mantenimento del collegamento su Zurigo da parte di Swiss, che genera un importante introito e un volume di circa 95'000 passeggeri, in leggero calo a partire da novembre 2018 a causa del cambio di aereo e il calo di posti disponibili da 74 a 50. A seguito dell'apertura di AlpTransit non si è verificata una diminuzione di passeggeri, anche perché la tratta non è un punto a punto ma quasi esclusivamente una connessione via Zurigo con voli internazionali e a lungo raggio. La tratta su Ginevra potrà essere ristabilita e mantenuta sotto il controllo diretto di LASA con il progetto per una gestione in proprio del volo con la compagnia aerea Zimex. Saranno pure ripresi i voli estivi operati in passato, quali Olbia e Cagliari, e altre possibili destinazioni con un potenziale sia di business che di leisure outbound e inbound. Non va dimenticato che fino a oggi i collegamenti leisure sono stati di puro traffico outbound e mai di inbound, in altre parole si è sempre pensato a collegamenti per portare passeggeri locali presso destinazioni estive ma mai per portare passeggeri esteri in Ticino per le vacanze.

- **Incremento delle attività di GA**

Negli ultimi anni l'aeroporto ha registrato un costante aumento del traffico nel settore dell'aviazione generale, che oggi rappresenta il 52% del fatturato di LASA. La presenza sul nostro territorio di imprese e di servizi, soprattutto di multinazionali del terziario avanzato, è molto attrattiva per questo tipo di operazioni, così come il servizio personalizzato e di alta qualità offerto da LASA (che Linate e Malpensa non hanno). Lo conferma l'interesse di uno dei più grandi gruppi nel settore dell'aviazione generale, Luxaviation Group, con cui è stato siglato un accordo di collaborazione nel dicembre scorso. Da allora l'azienda promuove l'aeroporto di Agno in alternativa agli aeroporti di Milano presso tutti i suoi clienti sparsi nel mondo. L'aerostadio luganese è strategico e funzionale per questo tipo di business per la sua posizione nel sistema aeroportuale lombardo, al centro di una delle regioni più ricche e popolate d'Europa. Purtroppo oggi la mancanza di spazi per il ricovero degli aerei dell'aviazione generale in hangar adeguati limita in modo sostanziale l'incremento dell'aviazione generale.

- **Partecipazione attiva alla cifra d'affari nel settore ricovero velivoli (hangar)**

Oggi LASA non è proprietaria né gestisce in proprio hangar, se non quello adibito ai mezzi ausiliari (Pompieri, carrelli, nastri trasportatori, GPU, etc). È provato statisticamente che gli hangar sono un'importante voce di ricavo per gli aeroporti o per i detentori di queste infrastrutture. Poiché gli hangar presenti all'aeroporto di Lugano sono di proprietà di privati, non vi è nessuna voce di ricavo. A oggi l'offerta non copre la domanda di spazi in hangar sia per quanto concerne il ricovero di aerei che per quello della manutenzione: per questo motivo, nel nuovo master plan è prevista la costruzione di hangar per un totale di circa 7500 mq, con un introito annuale di circa fr. 1.3 mio e un affitto annuale di fr. 175.- al mq (al di

sotto del mercato). Dallo studio traspare come l'incremento della disponibilità di hangar permetterà di rispondere alle richieste aggiuntive di hangaraggio e non rappresenta una sostituzione/concorrenza con l'operatore privato.

- **Valorizzazione delle attività ausiliarie/diversificate nel settore aereo per poter identificare lo scalo nel polo aeronautico cantonale (linea, AG, manutenzione, cargo, scuola, ecc.)**

Le attività presenti oggi sono diverse e possono essere potenziate grazie a una migliore struttura aeroportuale. La linea è sicuramente uno dei pilastri importanti per l'attività aeroportuale con il volo su Zurigo e la futura ripresa della linea su Ginevra, che permetterà inoltre la ripresa dei voli stagionali. L'aviazione generale in costante crescita da alcuni anni è un altrettanto importante pilastro, ma non l'unico. Basti pensare alla presenza di RUAG, importante azienda attiva nel settore della manutenzione, a Cargologic, presente da diversi anni in aeroporto, ad Avilù, importante scuola di volo che con una migliore struttura potrebbe essere più attrattiva per i servizi offerti, considerato che oggi vi è grande carenza di piloti sul mercato e si prevede che in futuro questa mancanza sarà ancora più marcata.

- **Mantenimento posti di lavoro e know-how**

Il personale impiegato in aeroporto fino al 2005 da Città di Lugano, Swiss e Avilù (per il settore handling aviazione generale) è stato riassorbito dalla Lugano Airport SA nel 2006. Molti sono tutt'ora collaboratori LASA: oltre la metà dei collaboratori vanta più di 10 anni di servizio e il 50% di questi ultimi supera i 20 anni di impiego. L'esperienza e il know how acquisiti sono quindi di notevole importanza. L'età media dei collaboratori è di 45 anni e non ci saranno pensionamenti (2) prima del 2021, ma molti collaboratori sono in una fascia d'età difficilmente ricollocabile. Più della metà del personale è coniugato e/o con figli a carico.

Vanno inoltre considerati gli altri enti operanti sul sedime aeroportuale o direttamente coinvolti dal "sistema aeroporto", ristoranti, punti vendita, taxi, compagnie aeree e di trasporto, spedizionieri, dogane, ecc, che impiegano e generano diversi posti di lavoro.

L'impatto dell'aeroporto sul mercato del lavoro e di conseguenza sull'economia locale risulta pertanto essere più che significativo e di primaria importanza.

Da un'analisi eseguita dall'Università di San Gallo basandosi su dati della società INFRAS, risulta che nel 2017 - anche grazie alla presenza di Darwin Airline - l'aeroporto di Lugano ha generato impieghi diretti, indiretti e indotti per un totale di 1665 posti, e un indotto economico di 195 milioni. Gli operatori di voli di linea hanno un impatto importante sui benefici del valore aggiunto totale economico dell'ecosistema aeroportuale regionale.

7.2 *Obiettivi secondari del piano strategico*

- **Ripresa/sviluppo dei collegamenti stagionali (sia incoming sia outgoing)**

I collegamenti stagionali presenti in passato hanno riscontrato un importante successo, basti pensare alle tratte su Olbia, Cagliari, Brindisi, Ibiza, ecc. La ripresa in proprio della tratta su Ginevra con il modello Zimex darebbe la possibilità di riprendere pure questi collegamenti stagionali, avendo a disposizione l'aereo tra le rotazioni mattutine e serali della tratta per Ginevra. Ma non solo: si avrebbe anche la possibilità di esplorare il mercato dell'incoming, che non è mai stato preso in considerazione, ma che potrebbe portare turisti nel nostro Cantone e non solo portare i locali in destinazioni di vacanza fuori dal Ticino.

- Incremento/diversificazione dei collegamenti di linea regolari**

Oltre ai collegamenti regolari storici quali Zurigo e Ginevra, vi è sempre più la richiesta di collegamenti sia business che leisure dall'aeroporto di Agno. Queste destinazioni potranno essere prese in considerazione con una gestione in proprio del volo su Ginevra tramite il progetto Zimex, che permetterebbe - verificata l'economicità finanziaria di queste tratte aggiuntive - di utilizzare il velivolo nei tempi morti tra le rotazioni di Ginevra.

In futuro, con un allungamento della pista potranno operare aerei jet regionali di nuova generazione, più capienti e performanti anche dal punto di vista ambientale, con la possibilità di operare sulle tratte potenzialmente attrattive per una clientela business e leisure a prezzi concorrenziali (Londra, Parigi, Nizza, ecc).
- Miglioramento della capacità di generare ricavi non aviation e di attrattività per attività di terzi (aperture domenicali, luogo di passaggio, gestione di servizi di supporto in loco, ecc.)**

Negli ultimi decenni la gestione degli aeroporti ha subito una notevole trasformazione, soprattutto nelle modalità di conduzione delle attività di natura economica.

L'incremento del traffico passeggeri, connesso alla diminuzione dei costi di trasporto, ha originato una crescente attenzione verso settori di investimento non direttamente connessi al settore aviation.

Lo sviluppo di strutture commerciali e ricreative presso gli aeroporti ha permesso di espandere il business delle società di gestione verso ambiti sempre più orientati ad attività commerciali accessorie e a processi di privatizzazione. Pertanto, unitamente alle attività riferibili al core business di una società di gestione aeroportuale, negli ultimi tempi si assiste a una progressiva crescita delle attività di natura accessoria. I fatti mostrano che le attività accessorie contribuiscono in modo sempre più rilevante al reddito netto del business aeroportuale. Già a partire dagli anni '90 si è assistito a un significativo cambiamento degli aeroporti, passati da luogo esclusivamente d'interesse al viaggio a quello di interesse commerciale, con la possibilità di aperture domenicali. Secondo alcune analisi, l'industria aeroportuale mondiale ha raggiunto un valore di 100 miliardi, dove i ricavi della non aviation sono il 47% del totale (negozi, bar, ristoranti, duty free, car rental, affissioni pubblicitarie, farmacie, parcheggi, banche, ecc). In sostanza, LASA dovrà pertanto gestire l'aeroporto secondo strategie di sviluppo che potranno consentire di misurare la propria capacità imprenditoriale diretta a captare l'interesse di eventuali investitori intenzionati ad assumere partecipazioni azionarie. L'idea di fondo è quella di indurre un progressivo affiancamento dell'imprenditorialità privata (con il suo know how) a quella pubblica.
- Ridefinizione e riduzione delle aree dedicate allo PSIA, con un minor impatto ambientale**

Nel mese di dicembre 2018 ha preso avvio la procedura per ridefinire il nuovo perimetro PSIA in stretta collaborazione con l'UFAC. Lo scopo è quello di capire se l'attuale perimetro rispecchia tutti i parametri per un futuro sviluppo dell'aeroporto, tenendo in considerazione l'impatto ambientale che questo comporta. Da una prima attenta analisi si evince come vi sia la possibilità di ridurre le aree dedicate allo PSIA inserite in passato.

7.3. Nuove infrastrutture aeroportuali

L' aeroporto di Lugano-Agno è un'infrastruttura fondamentale a servizio del Cantone e dell'area insubrica, definibile come "city airport". Gli aeroporti sono elementi essenziali della politica di sviluppo economico nazionale, regionale e locale, veri motori di sviluppo per l'economia. Il trasporto aereo è oggi particolarmente dinamico, caratterizzato dalla decentralizzazione dell'economia, dalla liberalizzazione dei mercati e dalle privatizzazioni. Ogni aeroporto deve interrogarsi sulle proprie prospettive e adeguare le infrastrutture per far fronte alle sfide future, al fine di garantire una facile circolazione di beni e persone e di incentivare l'attività locale. Disporre di un efficiente, affidabile e veloce sistema di collegamento è un fattore decisivo di sviluppo per città e regioni di secondo e terzo livello. La presenza di un aeroporto e la sua accessibilità terrestre sono sempre più criteri di selezione per le scelte di localizzazione delle imprese industriali e di servizi, soprattutto di società multinazionali del terziario avanzato. L'aeroporto di Lugano ha un ruolo strategico nel sistema aeroportuale svizzero, come ribadito recentemente dall'UFAC, nell'ottica di garantire l'accessibilità all'intera Svizzera italiana, regione discosta e penalizzata dalla decentralizzazione.

La posizione strategica dello scalo di Agno all'interno del sistema aeroportuale lombardo gioca un ruolo fondamentale per il futuro. La crescita costante del traffico aereo porterà a una saturazione degli aeroporti oggi confrontati con problemi sia di slot (il permesso di atterrare e di decollare in/da un aeroporto in una specifica data e orario) che di spazi adeguati alla sosta di aerei. Pertanto tali aeroscali dovranno rinunciare alle attività, specie nel volo di corto raggio e di aviazione generale, dove il volume di passeggeri è minore - poiché sono utilizzati aerei di media dimensione - e puntare maggiormente su operazioni dove il volume di passeggeri è maggiore. Questo andrà a favore degli aeroporti regionali come quello di Lugano, che avranno l'opportunità di assorbire una parte delle attività se le infrastrutture lo permetteranno. Per questi motivi l'aeroporto di Agno deve dotarsi di infrastrutture adeguate e moderne per far fronte alle nuove realtà del trasporto aereo e attrarre vettori regionali e di aviazione generale che utilizzano jet moderni e più capienti, con un volume maggiore di passeggeri e un numero più vasto di destinazioni. Non da ultimo, va tenuto in considerazione che i vettori che oggi impiegano aerei turboelica (SAAB 2000, Dash Q400 o ATR) in grado di operare sull'aeroporto di Lugano sono molto limitati, a differenza di quei vettori che utilizzano aerei jet di nuova generazione che oltre a essere più economici, sono più ecologici e meno rumorosi.

Come già anticipato al punto 2.4, il master plan allegato ribadisce che, per raggiungere l'obiettivo della profittabilità finanziaria, LASA ha la necessità di realizzare l'insieme del progetto di ristrutturazione/completazione degli edifici e delle strutture precedentemente elencate.

Inizialmente era stato preso in considerazione e successivamente abbandonato - poiché incompatibile con un piano strategico a medio/lungo termine e non in grado di portare al raggiungimento del pareggio di bilancio - un obiettivo ridotto. Questo obiettivo prevedeva la continuità operativa dell'aeroporto a garanzia dello svolgimento delle varie tipologie di attività di volo e non di volo, ma la rinuncia alla realizzazione di parte delle nuove infrastrutture, agendo sul miglioramento delle strutture oggi disponibili.

Di seguito elenchiamo gli interventi che si renderebbero necessari qualora questa ipotesi dovesse essere considerata una concreta variabile al piano strategico presentato:

Piazzale

L'asfalto del piazzale di sosta degli aeromobili risale al 1977, nel 1989, approfittando dei lavori di allargamento del terminal, è stata pavimentata la pista per l'accesso dei velivoli agli hangar RUAG. Da allora non si è più intervenuti sulla pavimentazione esistente e oggi, vista anche la recente certificazione EASA di Lugano Airport, la pavimentazione, il terreno e le pendenze trasversali/longitudinali risultano fuori norma, generando non pochi problemi alla gestione quotidiana dei mezzi (movimentazione degli aerei con i carrelli, ristagni d'acqua).

Una relazione tecnica recentemente allestita evidenzia le seguenti necessità di intervento:

- pavimentazione della superficie del piazzale velivoli
- adeguamento dell'illuminazione (lampade a terra e palo illuminazione)
- adeguamento della segnaletica orizzontale.

La durata dell'intervento, stimata in 160 giorni lavorativi, è stata calcolata in base a rendimenti di lavoro riscontrati nelle passate esperienze presso l'aeroporto. L'intervento si estende su una superficie totale di ca. 23'000 m² e l'importo complessivo previsto dal rapporto è di fr. 6.0 mio.

Aerostazione

Data la vetustà di buona parte delle infrastrutture presenti all'interno e all'esterno dell'aerostazione è necessario, con cadenza sempre più frequente, intervenire con lavori di manutenzione a carattere temporaneo. Ciò a discapito dell'efficienza dei consumi (elettricità/gas), della sostenibilità ecologica, della sicurezza in materia di safety e security e non da ultimo dell'immagine, visto che l'aeroporto è un'importante porta d'accesso al Ticino. Quando gli interventi provvisori non sono più sufficienti occorre poi affidare l'esecuzione dei lavori a ditte terze: questa opzione è oggi la regola, con ripercussioni sul bilancio aziendale che si aggrava con il passare degli anni.

Ci sono poi situazioni particolari legate all'osservanza di normative internazionali per cui anche il banale aggiornamento di un impianto comporta un importante onere finanziario.

Da quanto esposto è palese che un'infrastruttura vecchia di 30 anni e mai aggiornata debba essere ora adeguata agli attuali standard normativi, aeronautici e non aeronautici.

Allungamento pista: modalità e tempistica

Le attuali dimensioni della pista di Lugano sono molto ridotte per qualsiasi compagnia aerea: la pista è la più corta tra gli aeroporti commerciali elvetici. Per operare in modo economicamente vantaggioso su diverse rotte, sfruttando i più capienti velivoli moderni a corto raggio, serve in primo luogo una pista più lunga. Questo permetterebbe pure di ampliare il numero di compagnie interessate a operare sull'aeroporto di Agno. Purtroppo le compagnie presenti oggi sul mercato che operano aerei in grado di atterrare ad Agno sono poche. I vettori invece che operano aerei di moderna costruzione, del tipo regional jet, sono molto più numerosi ma oggi a causa della pista troppo corta non possono operare ad Agno.

Recentemente il Dipartimento del territorio ha annunciato che, con la variante C del tracciato della circonvallazione di Agno/Bioggio, sarà possibile in futuro prolungare la pista verso Sud di un centinaio di metri. Esiste un'ulteriore possibilità di allungamento virtuale anche verso Nord, eliminando il terrapieno della ferrovia (FLP) in modo tale da abbassare e/o eliminare gli ostacoli aeronautici. Ciò permetterebbe, senza un prolungamento fisico dell'attuale asfalto ma solo spostando la segnaletica orizzontale della soglia pista, di avere più metri a disposizione per decolli e atterraggi.

Nel piano strategico elaborato in collaborazione con il CFAC è previsto l'allungamento della pista entro il 2031.

8. Richieste finanziarie oggetto del presente messaggio

Come indicato al punto 6, le richieste finanziarie determinate dal risanamento finanziario di LASA e il sostegno nel periodo transitorio 2020-2031 sono le seguenti:

credito d'investimento

sottoscrizione del nuovo capitale azionario 60 % di fr. 6.0 mio pari a fr. 3.60 mio

versamento una tantum a copertura delle perdite riportate a bilancio dopo l'azzeramento dell'attuale capitale 60 % di fr. 2.3 mio pari a fr. 1.38 mio

credito ricorrente di gestione corrente

contributo annuale massimo per il periodo 2020-2031 a copertura del disavanzo previsto 60 % di fr. 1.3 mio pari a fr. 0.78 mio

9. Fasi successive per la realizzazione completa del progetto strategico di LASA

Il risanamento operativo ed economico di LASA previsto nel piano strategico si realizzerà completando le due fasi successive, di seguito sinteticamente riassunte.

2. fase: presentazione dello specifico messaggio municipale previsto per inizio 2020

Concerne la concessione del credito d'investimento necessario all'acquisto dei sedimi previsti dal progetto e al finanziamento delle opere urgenti e irrinunciabili:

		Totale	Città 100%	Cantone 0%
	importi in fr. 1'000			
	investimento una-tantum (credito d'investimento)			
5	acquisto sedimi necessari al progetto	7'000.00	7'000.00	0.00
6	investimenti urgenti per garantire a medio termine l'operatività della struttura attuale	importi da definire in collaborazione con edilizia pubblica e realizzazione infrastrutture		
	Totale	7'000.00	7'000.00	0.00

3. fase: presentazione dello specifico messaggio municipale previsto nel 2024

Concerne la richiesta di credito d'investimento per la sottoscrizione dell'aumento del capitale azionario di fr. 6.0 mio per la costituzione di fondi propri necessari a LASA per finanziare parzialmente i progetti immobiliari.

LASA dovrà inoltre ricevere un diritto di superficie per tutti i sedimi di proprietà della Città, così da permettere alla società di finanziare la quota mancante dell'investimento necessario attraverso prestiti bancari.

In occasione dell'allestimento del MM relativo al finanziamento della terza fase del progetto si valuteranno le eventuali richieste degli istituti bancari al fine di proporre l'operazione meno invasiva per gli azionisti.

	importi in fr. 1'000	Totale	Città 60%	Cantone 40 %
	investimento una-tantum (credito d'investimento)			
7	aumento capitale azionario per costituzione fondi propri nuovi investimenti	6'000	3'600	2'400
	Totale	6'000	3'600	2'400

Come indicato al punto 2.5, la scelta di avviare la terza fase del progetto a partire dal 2024 permetterà di affrontare quest'ultimo importante onere alla luce dell'andamento delle attività negli anni 2020-2025, e di verificare la bontà delle misure già adottate (ripresa in proprio della rotta su Ginevra e costruzione del primo hangar per l'aviazione generale).

Sulla base delle precedenti tabelle ricapitoliamo il possibile onere a carico della Città dal 2019 al 2031 suddiviso per anno e per tipologia di intervento:

Importi in 1'000 fr.	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	Totale 2019-2031
sottoscrizione nuovo capitale	3'600													3'600
copertura perdite riportate	1'380													1'380
acquisto sedimi di terzi		3'000				4'000								7'000
aumento capitale azionario							3'600							3'600
copertura disavanzo		780	780	780		120	720	720	420	360	300	240	300	5'520
totale onere annuo a carico della Città	4'980	3'780	780	780	0	4'120	4'320	720	420	360	300	240	300	21'100

(investimenti urgenti previsti nel 2020 non quantificati)

10. Modifiche dello statuto

Il perfezionamento del risanamento finanziario proposto, con relativa maggiorazione della partecipazione cantonale e costituzione di un capitale azionario di fr. 6'000'000.- e la partecipazione diretta di LASA alla gestione di voli, in particolare a breve termine, mirante alla ripresa del collegamento con Ginevra e dei voli stagionali precedentemente operati da Darwin Airlines, comporta la modifica dei seguenti articoli dello statuto:

Vecchio testo	Nuovo testo
<p>Articolo 2 - Scopo</p> <p>La società ha quale scopo la gestione dell'aeroporto di Lugano-Agno e relative infrastrutture</p> <p>La società può aprire succursali e filiali in Svizzera e all'estero e partecipare ad altre imprese in Svizzera e all'estero</p> <p>La società può inoltre esercitare tutte le attività commerciali o di altro genere che siano in relazione con il suo scopo</p>	<p>Articolo 2 - Scopo</p> <p>La società ha quale scopo la gestione dell'aeroporto di Lugano-Agno e relative infrastrutture</p> <p>La società può aprire succursali e filiali in Svizzera e all'estero e partecipare ad altre imprese in Svizzera e all'estero</p> <p>La società può inoltre esercitare tutte le attività commerciali o di altro genere che siano in relazione o a complemento con il suo scopo</p>
<p>Articolo 5 - Capitale azionario</p> <p>Il Capitale azionario è di CHF 4'000'000.- (quattro milioni), suddiviso in no 40'000 (quarantamila) azioni nominative di nominali CHF 100 (cento) cadauna, interamente liberate</p>	<p>Articolo 5 - Capitale azionario</p> <p>Il Capitale azionario è di CHF 6'000'000.- (sei milioni), suddiviso in no 60'000 (sessantamila) azioni nominative di nominali CHF 100 (cento) cadauna, interamente liberate</p>
<p>Articolo 18 - Consiglio di amministrazione</p> <p>La società è amministrata da un consiglio di amministrazione composto da 7 membri di cui 6 designati dal Consiglio Comunale di Lugano e 1 designato dallo Stato del Cantone Ticino</p> <p>Almeno uno dei membri del Consiglio di amministrazione sarà un municipale della Città di Lugano</p> <p>I consiglieri restano in carica 4 anni e sono sempre rieleggibili, per un massimo di 3 mandati, fino al compimento del settantesimo anno di età.</p> <p>I consiglieri eletti nel corso del mandato termineranno il mandato in corso.</p>	<p>Articolo 18 - Consiglio di amministrazione</p> <p>La Società è amministrata da un consiglio di amministrazione composto da 7 membri di cui 4 designati dal Consiglio Comunale di Lugano e 3 designati dallo Stato del Cantone Ticino</p> <p>Almeno uno dei membri del Consiglio di amministrazione sarà un municipale della Città di Lugano</p> <p>I consiglieri restano in carica 4 anni e sono sempre rieleggibili, per un massimo di 3 mandati, fino al compimento del settantesimo anno di età.</p> <p>In deroga al paragrafo precedente i consiglieri eletti che nel corso del mandato supereranno i 12 anni di presenza nel Consiglio d'Amministrazione o compiranno il settantesimo anno di età termineranno il mandato in corso.</p>

Conclusioni

Il Municipio invita il Consiglio Comunale a considerare nelle sue valutazioni non solo i risultati contabili negativi prodotti negli ultimi due anni dopo il fallimento di Darwin e di SkyWork, ma anche di ponderare l'importanza di Lugano Airport sul medio-lungo termine, in un contesto economico cantonale vivace e di estrema concorrenzialità, laddove la presenza di un aeroporto - come dimostrato dallo studio del Centro di Competenza per l'Aviazione dell'Università di San Gallo (CFAC) - dispiega ricadute positive importanti sull'occupazione e la realizzazione di valore aggiunto.

Il master plan allegato mostra che, a precise condizioni di investimento, Lugano Airport può in un futuro a medio/lungo termine raggiungere la profittabilità economica e finanziaria. Il Consiglio di Stato ha dichiarato la sua volontà di partecipare in percentuale molto maggiore rispetto al passato al risanamento della Società e al rilancio della stessa. L'adesione del Consiglio comunale ai contenuti del presente Messaggio rappresenta il terzo, fondamentale pilastro su cui ancorare il rilancio di LASA ma soprattutto la continuità di un'attività la cui perdita sarebbe, riteniamo, di grave pregiudizio per il territorio cantonale.

Per questi motivi si invita il Lodevole Consiglio Comunale a voler

risolvere:

1. Si rinuncia parzialmente al diritto d'opzione spettante alla Città per permettere al Cantone di partecipare al nuovo capitale azionario della Lugano Airport SA aumentando la precedente partecipazione e portandola dal 12.5% al 40%.
2. È concesso un credito d'investimento di fr. 3'600'000.- per la sottoscrizione del 60% del nuovo capitale azionario della Lugano Airport SA, necessario al perfezionamento del risanamento finanziario della stessa.
3. L'importo sarà caricato al conto degli investimenti tra le partecipazioni amministrative.
4. È concesso un credito d'investimento di fr. 1'380'000.- quale versamento una tantum a copertura del 60% delle ipotizzate perdite riportate a bilancio a fine 2019 della Lugano Airport SA e che eccedono l'azzeramento dell'attuale capitale azionario.
5. Il contributo a copertura dell'eccedenza delle perdite riportate a bilancio sarà caricato al conto investimenti, sostanza amministrativa, e integralmente ammortizzato all'atto della ricapitalizzazione della Società.
6. Il Consiglio Comunale prende atto che il Municipio, per il periodo 2020-2024, proporrà a preventivo un contributo annuale massimo di fr. 780'000.- a carico della gestione corrente a favore della Lugano Airport SA per la copertura del 60% delle previste perdite d'esercizio della Società.
7. È approvata la modifica degli articoli 2, 5 e 18 dello statuto della Lugano Airport SA

Con ogni ossequio.

PER IL MUNICIPIO

Il Sindaco:

Il Segretario:

Avv. M. Borradori

R. Bregy

Ris. mun. 23/05/2019