CITTÀ DI LUGANO

M U N I C I P I O

MESSAGGIO MUNICIPALE NO. 12923

concernente l'Aeroporto di Lugano-Agno: nuova modalità di gestione e sviluppo con un partenariato pubblico privato (PPP)

Lugano, 19 novembre 2026

All'Onorando
Consiglio Comunale
6900 Lugano

Onorevole Signor Presidente,
Onorevoli Signore e Signori Consiglieri Comunali,

Sommario

1 Sintesi 3

2 Introduzione 4
2.1 Cronistoria 4
2.2 Le componenti di un aeroporto 6
2.3 La situazione 6

3 Nuova impostazione 8
3.1 Contesto generale 8
3.2 Masterplan 9
3.3 Proprietà fondiaria 11
3.4 Spostamento, sistemazione e rinaturazione del corso d'acqua Barboi 12
3.5 Gestione del personale dell'aeroporto 13
3.6 Sintesi 13

4 Modello di Partenariato pubblico-privato (PPP) per l'aeroporto 14
4.1 Gestione dell'aeroporto e realizzazione delle infrastrutture 14
4.2 Modelli di Partenariato pubblico-privato analizzati 14
4.3 Modello di partenariato pubblico privato prescelto 15
4.4 Prima valutazione di sostenibilità del Partenariato pubblico-privato 18

5 Individuazione del Partner privato 19
5.1 Aspetti generali della procedura 19
5.2 Presupposti per il concorso 19
5.3 Investimenti 20

6 Scadenzario per le nuove infrastrutture aeroportuali 21

7 Fabbisogno finanziario per il processo 22

8 Fase di transizione fino alla nuova modalità di gestione 23

9 Conclusioni e proposta di decisione 23

Con il presente messaggio municipale il Municipio della Città di Lugano sottopone al Consiglio Comunale la proposta relativa ad una nuova modalità di gestione e di sviluppo del nostro aeroporto basata sul concetto di Partenariato Pubblico Privato contrattuale (in seguito: PPP) e chiede lo stanziamento di un credito per dare avvio alla necessaria procedura, onde permettere alla Città di valorizzare lo scalo, a beneficio anche della Regione e del Cantone.

Va innanzitutto rilevato come la tempistica del presente messaggio municipale sia stata ritardata tanto dalla ricerca di una soluzione condivisa con il Cantone ed i Comuni sede per lo spostamento e la rinaturazione del riale Barboi, quanto dalla proposta del Consiglio federale del 25 giugno 2025 (messaggio al Parlamento) di sgravare i costi della Confederazione (*Entlastungspaket 2027*) prevedendo fra l'altro l'azzeramento del contributo del "Fondo speciale per il traffico aereo – FSTA" per la sicurezza aerea degli aeroporti regionali. Tale misura avrebbe seriamente messo in discussione la continuità dell'esercizio aeroportuale a Lugano-Agno ed ovviamente impedito qualsiasi ricerca di Partner privati per un futuro PPP.
La sua non accettazione da parte del Parlamento federale assicura invece la continuità della gestione economica di questo delicato settore, ed il mantenimento del rallegrante equilibrio economico che ha caratterizzato sin qui la gestione operativa transitoria dell'aeroporto da parte della Città.

Come vedremo in seguito, il Municipio ha valutato diversi modelli di gestione, adottati in altri aeroporti. Da questa analisi emerge un aspetto ricorrente: l'"azienda aeroporto" richiede una stretta collaborazione tra i vari attori, dal gestore ai vari prestatori di servizi, passando per il settore immobiliare.

Un fattore importante per la scelta della proposta per la gestione e lo sviluppo a medio termine dell'aeroporto è la difficoltà della Città di finanziare direttamente l'irrinunciabile rifacimento delle datate infrastrutture aeroportuali, considerate anche le misure di risanamento finanziario in corso e previste nei prossimi anni, avallate da codesto Consiglio Comunale. Il fatto che la Città sia proprietaria della maggior parte dei terreni del sedime aeroportuale è una opportunità che va colta, siccome permette un coordinamento delle attività della Città, nella sua veste di proprietario fondiario e gestore dell'attività aeroportuale, con i partner privati, che agiranno quali investitori e costruttori finanziariamente indipendenti.

Con questo messaggio il Municipio vuole illustrare la strategia generale di gestione e sviluppo dell'aeroporto mediante un Partenariato Pubblico Privato (PPP) e chiedere al Consiglio Comunale di mettere a disposizione dell'Esecutivo le risorse finanziarie necessarie per la prosecuzione in tale senso del progetto.

Su questa base, il Municipio intraprenderà i passi successivi descritti di seguito. Sottoporrà poi a tempo debito al Legislativo, con appositi messaggi, le decisioni di sua competenza a riguardo dell'acquisizione degli ulteriori terreni ancora di proprietà privata necessari per il sedime aeroportuale e in merito all'accordo di Partenariato Pubblico Privato con l'investitore privato.

Si osserva che – con un messaggio municipale separato (MMN. 12922) – viene oggi chiesto anche un credito per poter procedere con gli investimenti urgenti all'infrastruttura operativa (rifacimento delle luci della pista e piazzola di giro a Sud della pista). Lo stesso non è in contrasto con la strategia di PPP illustrata nel presente messaggio, dato che ha per oggetto opere che in ogni caso rimangono di competenza della Città, che sono indispensabili per la sicurezza e la continuità dell'esercizio aeroportuale e che sono peraltro imposte dall'UFAC con scadenza ultimativa fissata al 31 dicembre 2027.

Per la scelta dell'investitore privato e del progetto per le nuove infrastrutture aeroportuali saranno in seguito adottate procedure concorsuali sottoposte al Consiglio Comunale.

1 Sintesi

Decisione richiesta. Il Municipio propone un Partenariato Pubblico Privato contrattuale e un credito di CHF 540'000.--, IVA inclusa, per preparare l'acquisizione dei terreni mancanti, selezionare l'investitore o gli investitori privati ed elaborare i relativi accordi. Il Consiglio Comunale è chiamato ad approvare il modello di partenariato esterno per gli investimenti e la contemporanea integrazione della gestione aeroportuale ordinaria nell'amministrazione comunale. L'acquisto dei fondi e l'accordo generale di PPP saranno sottoposti a successiva ratifica, con i relativi crediti. Il credito preparatorio decade se non utilizzato entro il 31 dicembre 2029. Parallelamente viene presentato un secondo messaggio – il MMN. 12922 – relativo a una richiesta di finanziamento urgente, necessario per garantire l'attuale esercizio dell'aeroporto e realizzare, entro il termine prescritto del 31 dicembre 2027 imposto dall'UFAC, gli interventi di adeguamento dell'illuminazione della pista e di realizzazione di un turnpad alla testata.

Obiettivo e ripartizione dei compiti. Il progetto mira a rinnovare le infrastrutture ormai datate e mantenere il ruolo regionale e cantonale dello scalo, soprattutto nell'aviazione d'affari, nella formazione di piloti e quale base per elicotteri e interventi d'emergenza (REGA, trasporto organi, ridondanza per l'aeroporto militare di Magadino, ecc.), senza precludere il ritorno e lo sviluppo di taluni voli di linea o charter. La Città conserva la concessione e la gestione operativa, lo sviluppo, il finanziamento e l'esercizio della pista, delle vie di rullaggio e dei piazzali ("lato aria"). Il privato finanzia, realizza e gestisce gli edifici "lato terra" e in particolare gli hangar, su terreni concessi in diritto di superficie per sé stante e permanente. La Città prende in locazione gli spazi necessari all'esercizio aeroportuale.

Sostenibilità e rischi. Le verifiche economiche preliminari indicano una realistica sostenibilità per entrambe le parti, da confermare sulla base delle offerte. In particolare, tali verifiche escludono che per la Città vi siano significativi maggiori oneri finanziari, mentre i vantaggi macroeconomici derivanti dall'aggiornamento dello scalo sono evidenti. Per il privato sono determinanti in primis i ricavi degli hangar, la cui costruzione richiede la sistemazione del corso d'acqua Barboi, che costeggia l'aeroporto sul lato ovest.

La Città beneficia così di capitali privati per gli investimenti sul “lato terra” e mantiene il controllo operativo dello scalo, restando competente per i costi di esercizio, le pigioni e gli investimenti “lato aria”.

I principali rischi potenziali – tanto per la Città quanto per i privati – riguardano un’eventuale domanda inferiore alle attese a fronte di vincoli contrattuali di lungo periodo, come pure gli interessi che potrebbero divergere tra le parti.

Condizioni e procedura. L’avvio del concorso per investitori presuppone l’approvazione della nuova scheda PSIA, il rinnovo della concessione federale (già confermata dal DATEC per il periodo dal 16 settembre 2026 al 15 settembre 2056), e la garanzia di poter acquisire i fondi mancanti, almeno mediante diritti di compera o accordi per diritti di superficie. Occorre inoltre coordinare il progetto cantonale del Barboi, essenziale per lo sviluppo degli hangar e la sicurezza idraulica. L’investitore sarà scelto mediante concorso pubblico; la progettazione seguirà procedure o di concorso o di mandati di studio paralleli, con partecipazione della Città alla giuria. La stabilizzazione del personale richiederà concorsi pubblici.

Impegni finanziari. I CHF 540'000.-- coprono consulenze e attività preparatorie fino alla successiva decisione del Legislativo, inclusa la partecipazione alla progettazione di massima del Barboi. Restano da finanziare separatamente l’acquisizione dei terreni, gli interventi lato aria e le manutenzioni straordinarie durante la transizione. Per la rinaturazione del Barboi è ipotizzata una partecipazione comunale di circa un milione di franchi (accanto a quella dei Comuni sede, del Cantone e della Confederazione), ancora da precisare e sottoporre a credito specifico.

Calendario indicativo. Lo scadenzario prevede il concorso per investitori nel 2027–2028, la ratifica degli accordi nel 2028–2029, con progettazione e autorizzazioni entro il 2031. La prima tappa delle nuove infrastrutture dovrebbe entrare in esercizio entro il 2033; la seconda, comprendente ulteriori aviorimesse, entro il 2035. Le date dipendono dal consolidamento dei presupposti pianificatori e fondiari e dall’iter politico e autorizzativo; non includono eventuali ritardi giudiziari.

2 Introduzione

2.1 Cronistoria

La storia del «campo di aviazione di Lugano» inizia nel 1938 quando, dopo la chiusura delle prime attività di volo che si erano attestate sul Campo Marzio, queste si spostarono nella valle del Vedeggio, cioè ad Agno, Bioggio e Muzzano (in seguito: Comuni sede). Il primo vero sviluppo avvenne nel secondo dopoguerra, quando l’aviazione civile passò dalla fase pionieristica a quella di vettore di mobilità per persone e merci. A fine anni Settanta vi fu una seconda espansione dello scalo che, grazie allo sviluppo dell’aviazione regionale di linea con la compagnia Crossair, portò la Regione e il Cantone a diretto contatto giornaliero con le maggiori aree urbane europee.

Lo sviluppo storico del nostro aeroporto è stato compiutamente illustrato nei precedenti messaggi municipali. Non riteniamo pertanto necessario ripeterne qui la descrizione nel dettaglio, se non per richiamare gli aspetti più rilevanti e utili a comprendere la necessità di garantire, anche nel medio e lungo termine, la continuità della presenza di un aeroporto regionale in Ticino.

Un passaggio importante nella storia recente dello scalo è rappresentato dalla ripresa, da parte del Municipio, della gestione diretta dell'aeroporto a partire dal 1° giugno 2020, dopo la decisone di mettere in liquidazione la LASA, società che coinvolgeva il Cantone, almeno in piccola parte. Nel settembre dello stesso anno è stata avviata la procedura di concorso denominata «Call for interest» (in seguito: Call2020), finalizzata alla completa cessione della gestione aeroportuale e delle infrastrutture operative e logistiche a potenziali investitori privati.

I contenziosi emersi nell'ambito di tale procedura, unitamente alla necessità di approfondire il quadro pianificatorio, infrastrutturale e concessorio, hanno portato la Città a riconsiderare l'impostazione inizialmente prevista. Sono stati quindi attivati o riattivati alcuni dossier strategici determinanti per il futuro dello scalo, in particolare la revisione della scheda PSIA di Lugano, il progetto di avvicinamento satellitare e il rinnovo della concessione federale.

Alla luce degli approfondimenti svolti e dei limiti territoriali e infrastrutturali emersi, il 24 agosto 2023 il Municipio ha deciso di abbandonare l'ipotesi di una gestione completamente privata dell'aeroporto, privilegiando l'approfondimento di un modello di Partenariato Pubblico Privato (PPP). La Commissione della Gestione è stata informata di questo nuovo orientamento il 28 agosto 2023.

Il nuovo indirizzo è stato successivamente approfondito nel messaggio municipale no. 11806 del 7 marzo 2024, approvato dal Legislativo comunale il 25 novembre 2024, che ha permesso di proseguire gli studi necessari per definire il futuro modello di gestione e sviluppo dello scalo.

Parallelamente sono proseguiti i lavori relativi alla revisione della scheda PSIA e alla definizione del nuovo assetto urbanistico dell'area aeroportuale, nonché gli approfondimenti concernenti l'introduzione di un nuovo sistema di avvicinamento satellitare, destinato a modernizzare l'operatività dello scalo e a garantirne la continuità nel lungo periodo.

Il 19 dicembre 2025 il Municipio ha inoltre presentato al DATEC la richiesta formale di rinnovo della concessione federale. Tale procedura si è conclusa nel 2026 con il rinnovo ufficiale della concessione per il periodo dal 16 settembre 2026 al 15 settembre 2056, assicurando così allo scalo un quadro temporale stabile per la pianificazione del suo futuro sviluppo.

Questi passaggi costituiscono le principali tappe della storia recente dell'aeroporto e conducono all'attuale fase, caratterizzata dalla definizione di un nuovo modello di gestione, dal consolidamento della pianificazione territoriale e infrastrutturale e dalla preparazione delle condizioni necessarie per garantire la continuità e lo sviluppo dell'aeroporto regionale di Lugano nel medio e lungo termine.

2.2 Le componenti di un aeroporto

Per la migliore comprensione del presente messaggio, riteniamo opportuno illustrare in modo sintetico le componenti principali di un aeroporto regionale come il nostro.
La pista è evidentemente l'elemento centrale: serve per decollo e atterraggio degli aeromobili. A questa si affiancano le vie di rullaggio, che permettono agli aerei di spostarsi in sicurezza tra pista, piazzali e hangar. Il piazzale aeromobili è la zona dove gli aerei sostano per imbarco, sbarco, rifornimento, controlli tecnici e operazioni di servizio.
Queste vengono definite infrastrutture operative lato aria (air side).

Il terminal passeggeri accoglie i viaggiatori e comprende normalmente check-in, controlli di sicurezza, sale d'attesa, aree arrivi e servizi accessori. I servizi di controllo del traffico aereo coordinano i movimenti a terra e in volo nello spazio di pertinenza dell'aeroporto. Fondamentali sono poi gli impianti di navigazione e sicurezza, come radioassistenze, sistemi meteorologici, illuminazione pista, segnaletica e mezzi antincendio. Queste sono le infrastrutture operative lato terra (land side).

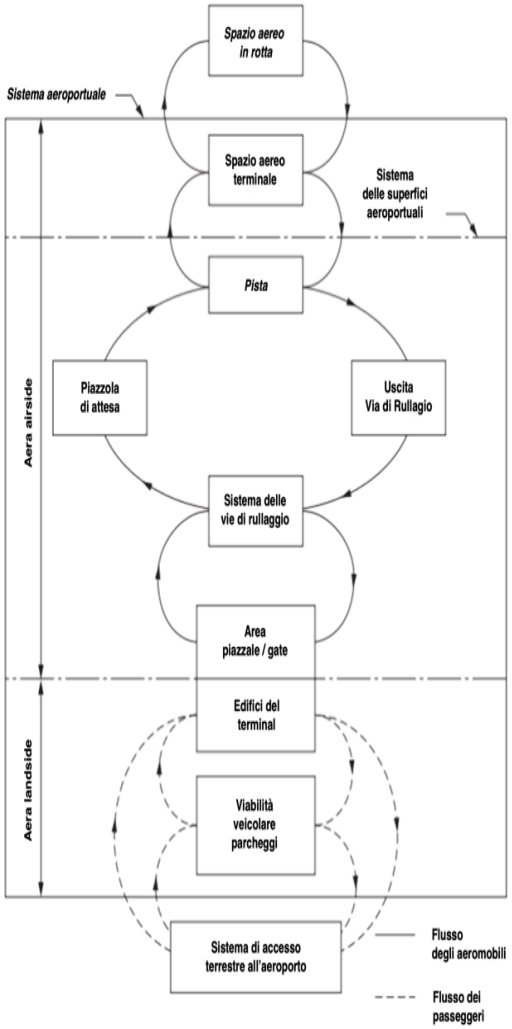


Figura 1 - Schema di un'infrastruttura aeroportuale

Un aeroporto regionale deve poter disporre anche di hangar e officine di manutenzione, destinati al ricovero e alla gestione tecnica degli aeromobili, nonché di spazi per l'aviazione generale, i voli privati, scuola di volo ed elicotteri. Infine, vi sono le infrastrutture di supporto, quali accessi stradali, parcheggi, depositi carburante, edifici amministrativi, dogana o polizia di confine se necessarie, e tecniche per la gestione operativa dello scalo. Queste rappresentano le ulteriori infrastrutture lato terra (pure land side).

2.3 La situazione

Le tempistiche previste per i diversi dossier strategici dovrebbero consentire, tra la fine del 2026 e il 2027, di creare le condizioni necessarie per l'introduzione di un nuovo modello di gestione e di sviluppo dell'aeroporto.

In questo contesto, il nuovo piano di indirizzo urbanistico elaborato nell'ambito della revisione della scheda PSIA tiene conto di importanti vincoli territoriali e conduce a un'impostazione infrastrutturale sensibilmente diversa rispetto a quella prevista nelle proposte presentate nell'ambito della procedura «Call2020». Evoluzione che ha portato il Municipio, come detto, già nell'agosto 2023 ad abbandonare la "Call2020" e a rinunciare all'ipotesi di una gestione completamente privata dell'aeroporto, privilegiando l'approfondimento di un modello di Partenariato Pubblico Privato (PPP), informandone immediatamente la Commissione della gestione.

Il presente messaggio si inserisce in questa logica. La sua tempistica risponde alla necessità di definire e consolidare, in via prioritaria, gli elementi indispensabili per l'attuazione del futuro PPP. La chiarificazione di questi aspetti costituisce infatti una condizione essenziale per offrire ai potenziali investitori un quadro sufficientemente stabile, chiaro e attrattivo, sotto il profilo istituzionale, giuridico, operativo e finanziario.

Revisione della scheda PSIA 2004 di Lugano Airport	Richiesto dalla Confederazione, dal Consiglio di Stato e dai tre Comuni sede dell'aeroporto, il progetto di revisione della scheda PSIA di Lugano, avviato alla fine del 2018 e successivamente sospeso dall'Ufficio federale dell'aviazione civile all'inizio del 2020 a seguito della messa in liquidazione di LASA, è stato riattivato alla fine del 2021. Nell'ambito di questa revisione è stato elaborato un nuovo piano di indirizzo urbanistico che tiene conto, a est, della variante C della nuova circonvallazione stradale Agno-Bioggio (in seguito: CAB-C) e, a ovest, della riduzione dell'area aeroportuale nella zona SAC dei «Prati Maggiori». Il piano è stato inoltre accompagnato da verifiche di ordine economico che ne hanno confermato la sostenibilità. Il consolidamento di questo nuovo assetto urbanistico costituisce un presupposto fondamentale per l'attuazione del futuro modello di gestione, in quanto servirà da base per la realizzazione, da parte del promotore immobiliare privato, delle infrastrutture logistiche previste. La procedura di coordinamento e consultazione con i Comuni e con i servizi cantonali e federali competenti in materia di pianificazione territoriale si è conclusa nel giugno 2026. Alla luce dello stato di avanzamento della procedura, l'approvazione della nuova scheda PSIA da parte del Consiglio federale è attualmente prevista nella seconda metà del 2027.
Progetto di avvicinamento satellitare.	Lo studio di un nuovo avvicinamento satellitare è inteso a permettere, da una parte, di modernizzare l'operatività dell'aeroporto e, dall'altra, di poter realizzare la variante "C" della nuova circonvallazione stradale Agno/Bioggio (CAB-C) scelta dal Dipartimento del territorio e ubicata sul perimetro est dell'aeroporto, lungo l'argine destro del fiume Vedeggio (che impone di rinunciare all'attuale secondo punto di guida per l'avvicinamento strumentale, situato appunto in riva al Vedeggio). Solo in questo modo sarà possibile mantenere la continuità operativa dell'aeroporto che necessita di un impianto di avvicinamento strumentale (attuale) o satellitare (futuro) che sia. L'entrata in funzione del nuovo avvicinamento satellitare è prevista per il 2027.
Rinnovo della concessione federale del 1996, a scadenza nel 2026	A seguito della richiesta presentata dal Municipio il 19 dicembre 2025, il DATEC ha confermato il rinnovo della concessione federale per il periodo dal 16 settembre 2026 al 15 settembre 2056. Ciò permetterà di consolidare l'attivazione, se il Legislativo Comunale vorrà, della nuova gestione. Ai nuovi attori privati potrà essere garantito un contesto temporale di medio termine esigendone, di converso, un equilibrato diritto di superficie sui terreni.

Finanziamento federale della sicurezza aerea	Questo finanziamento agli aeroporti regionali (categoria II) proviene dal Fondo speciale per il traffico aereo (FSTA), fondo concettualmente simile ai due Fondi per le ferrovie (FAIF) e le strade nazionali (FOSTRA). Si tratta di risorse economiche alimentate dai dazi federali sui carburanti usati dall'industria aeronautica nazionale che, per volontà popolare (Art. 87 della Costituzione federale), devono tornare in parte all'aviazione civile. La preoccupazione del Municipio era data dal messaggio del Consiglio federale del 25 giugno 2025 che proponeva di "*limitare i contributi della Confederazione per gli aeroporti regionali*", il che avrebbe avuto notevoli ripercussioni sul futuro dell'aeroporto regionale di Lugano, a cui si intendeva revocare ogni contributo diretto (2025: ca. CHF 5.5 Mio). Lo scorso dicembre 2025 il Consiglio degli Stati ha bocciato la limitazione dei contributi FSTA, seguito dal Consiglio nazionale nel marzo 2026. Ora, come richiesto dal Parlamento, si è in fase di ridefinizione con l'UFAC delle impostazioni di sicurezza e dei costi operativi di Skyguide stessa, mentre si riflette sulle prestazioni che le vengono richieste da Lugano Airport. L'avvicinamento satellitare potrebbe aiutare a questo ripensamento dei costi.
Definizione della nuova modalità di gestione	La decisione del Municipio del 24 agosto 2023 ha ridefinito la tematica in modo strutturato. Ciò è stato fatto dal gruppo di lavoro "ad hoc" diretto dal Capodicastero Sviluppo territoriale, responsabile anche dell'aeroporto, On. Filippo Lombardi che si è avvalso di un consulente generale (BTEE SA di Martigny VS) e di altri consulenti (aspetti legali, piano di indirizzo urbanistico, valutazione del costo del piano di indirizzo, valutazione dei valori immobiliari privati, ecc.).

3 Nuova impostazione

3.1 Contesto generale

La nuova impostazione gestionale è finalizzata ad assicurare le premesse affinché il nostro aeroporto possa continuare a svolgere un ruolo importante nell'offerta di mobilità aerea regionale e cantonale nel settore dell'aviazione di affari, con buone possibilità di riattivare anche qualche collegamento di linea, Ginevra in primis, e charter stagionali, grazie anche alla recente decisione parlamentare di abolire il divieto di cabotaggio per compagnie europee in voli interni fra Lugano e Ginevra.

Per quest'ultimo aspetto, il concetto di riferimento è il nuovo "piano di indirizzo urbanistico" (di seguito Masterplan), elaborato nell'ambito del progetto di revisione della scheda PSIA. Il Masterplan delinea il quadro di riferimento urbanistico e costituisce la base concettuale per la revisione degli strumenti giuridicamente vincolanti, con particolare riferimento alla scheda PSIA, al Piano direttore cantonale e alla Concessione federale d'esercizio.

Il piano propone anche una riduzione del perimetro aeroportuale, illustrata più avanti, con importati vantaggi in termini di inserimento paesaggistico, ambientale e territoriale (in particolare grazie alla minor sottrazione di territorio agricolo e alla riqualificazione del corso d'acqua Barboi).

Il Masterplan ha anche permesso una prima valutazione delle necessità economiche per rinnovare le attuali datate infrastrutture e, soprattutto, stimare i presumibili ricavi dati dalla possibilità, ora ridotta, di ospitare gli aeromobili d'affari in hangar confacenti. In quest'ottica va rilevato come nel Masterplan sia stata data l'opportuna attenzione anche alle necessità della pianificazione territoriale comunale e regionale come pure a quelle funzionali dell'aeroporto dando spazio, nella riorganizzazione spaziale, ad una coerente superficie per le infrastrutture.

Le verifiche economiche preliminari hanno comunque indicato che nonostante la limitata disponibilità territoriale per nuove aviorimesse rispetto agli altri aeroporti regionali svizzeri, sia possibile rendere sostenibili i necessari investimenti finanziati dall'investitore privato e garantire un'equilibrata gestione dell'aeroporto in capo alla Città.

3.2 Masterplan

Il documento di riferimento vincolante sarà la nuova scheda PSIA Lugano, ora in fase finale di revisione e approvazione da parte delle Confederazione. Secondo l'Ordinanza federale sull'infrastruttura aeronautica (OSIA) il PSIA stabilisce in modo vincolante per le autorità gli obiettivi e le esigenze relativi all'infrastruttura dell'aviazione civile svizzera; e definisce in particolare (tramite l'apposita scheda PSIA) per ogni installazione aeronautica che serve all'esercizio civile di aeromobili l'obiettivo, l'area richiesta, le grandi linee di utilizzo, le infrastrutture e le condizioni d'esercizio generali (art. 3a).

Il rilascio delle concessioni di esercizio (art. 12) e delle decisioni di approvazione dei piani (che hanno valenza di piano di utilizzazione e permesso di costruzione) è condizionato al rispetto del PSIA (art. 27d).

In questo documento sono definiti i vari aspetti territoriali generali che, verso l'esterno, guidano la coordinazione con la pianificazione locale e regionale. In concreto si tratta di interfacciare le necessità territoriali dell'aeroporto, definite dalle regolamentazioni europee e nazionali, con i progetti e le pianificazioni comunali e regionali.

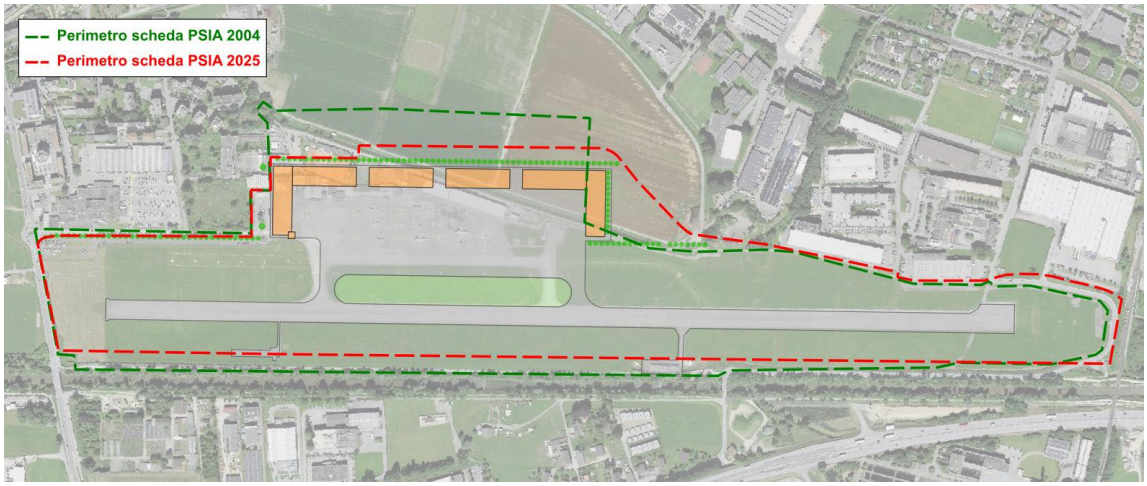


Figura 2 - Perimetri PSIA 2004 (in verde) e nuovo PSIA (in rosso)

Il perimetro della nuova scheda PSIA ha subito gli adattamenti rispetto a quella del 2004 evidenziati nella Figura 2, determinati in particolare dai progetti viari, quali il tracciato della circonvallazione Agno-Bioggio (CAB-C) a est e dell'accesso all'aeroporto e dalla volontà di ridurre l'impatto sulla zona agricola SAC dei Prati Maggiori a ovest. Sul lato ovest il perimetro, su richiesta dei Comuni sede, comprende i terreni necessari per il progetto cantonale di rinaturazione del corso d'acqua Barboi.

Il nuovo impianto urbanistico previsto dalla nuova scheda PSIA e illustrato nella Figura 3 è fondamentale per la definizione del nuovo concetto di gestione e sviluppo attraverso un partenariato pubblico-privato.

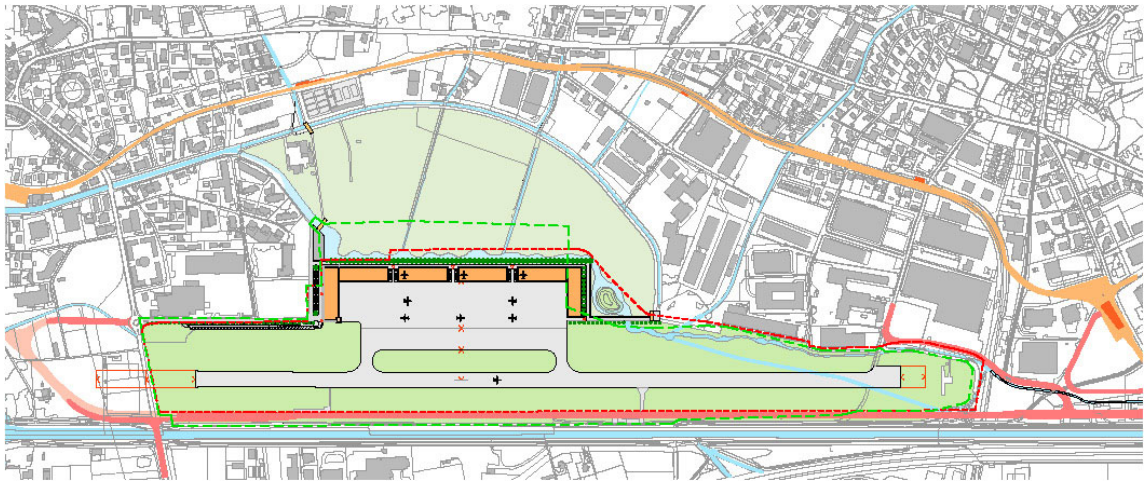


Figura 3 - Masterplan

Con il Masterplan sono già state individuate, seppur in modo ancora indicativo, le funzioni, la posizione e l'ingombro delle singole componenti dell'aeroporto descritte sopra al § 2.2.

Come rilevabile dalla Figura 4 il Masterplan permette una fondamentale distinzione tra le aree indicate in arancione, ove secondo il modello di Partenariato Pubblico Privato illustrato più avanti al § 4.3 le infrastrutture saranno realizzate dall'investitore, che ne diverrà anche proprietario mediante dei diritti di superficie, e le ulteriori aree aeroportuali a carattere prevalentemente operativo che rimarranno di competenza della Città.

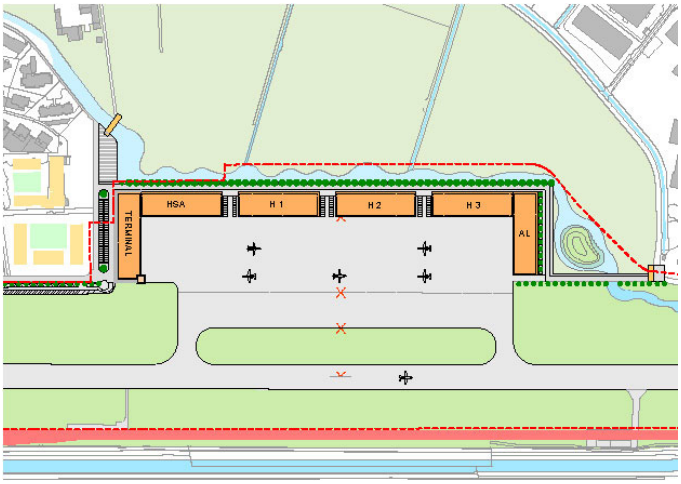


Figura 4 - Masterplan, parte centrale

Il Masterplan elaborato permette anche una realizzazione progressiva. In particolare, esso consente di procedere con una fase prioritaria per permettere di concentrare l'accesso veicolare su Via F. Coppi, di smantellare l'attuale rimessa dei veicoli di servizio aeroportuali ubicata sul tracciato della futura circonvallazione Agno-Bioggio, di sostituire l'attuale infrastruttura logistica del terminale e degli uffici (edifici denominati Terminal, Hangar per i servizi aeroportuali – HSA e H1 nella figura 4) e di procedere in una fase successiva con i nuovi hangar e altre costruzioni (edifici denominati H2, H3 e AL nella figura 4) assieme all'ultimazione dello spostamento, sistemazione e rinaturazione verso ovest del corso d'acqua Barboi.

A differenza delle infrastrutture logistiche (Terminal, aviorimesse, ecc.) le infrastrutture operative (pista, area di stazionamento aeromobili, ecc.) si trovano in una situazione "meno datata", laddove la pista è stata rinnovata nel 2016 e dovrebbe richiedere un nuovo intervento di rifacimento completo non prima del 2055. L'area di stazionamento degli aeromobili, per contro, è stata ampliata negli ultimi decenni con singoli interventi ed ora dovrà essere perlomeno risanata.

3.3 Proprietà fondiaria

Come evidenziato nella Figura 5 i terreni dell'area aeroportuale sono in gran parte di proprietà della Città.

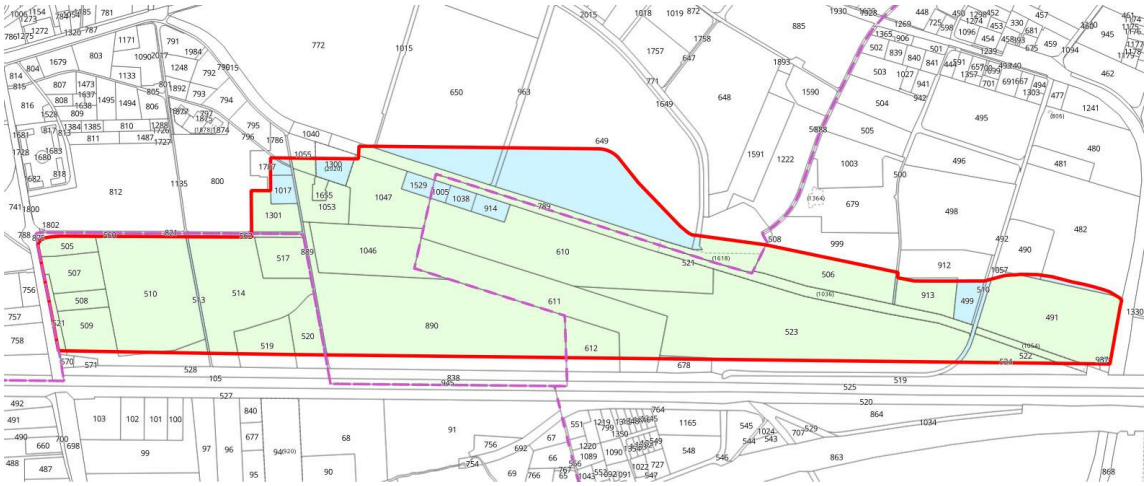


Figura 5 - Proprietà fondiaria della zona aeroportuale, in verde proprietà della Città

Ciò rappresenta una vera opportunità, che non si riscontra in nessun aeroporto svizzero (se non a Locarno, dove la forma di PPP funziona sulla base della concessione di diritti di superficie dal Cantone, proprietario fondiario, ai privati), che va colta e che permette una chiara definizione dei compiti delle parti nel Partenariato Pubblico Privato.

Per poter implementare con successo il modello di PPP illustrato più avanti, è essenziale che la Città possa acquisire tutti i terreni nell'area della nuova scheda PSIA, preferibilmente mediante trattative private, ma se del caso anche con modalità espropriative, visto come alla Città, quale concessionaria, è attribuito il diritto di esproprio.

Per disporre degli opportuni elementi negoziali, il Municipio ha già fatto allestire una valutazione dei valori immobiliari delle proprietà private interessate; per non pregiudicare le trattative, le risultanze di dettaglio restano, per ora, confidenziali.

Sulla base delle citate valutazioni, il Municipio ha nel frattempo avviato i primi negoziati. Obiettivo è che la Città si possa assicurare la disponibilità di tali terreni prima di avviare la procedura di identificazione del Partner privato.

La Città si riserva il diritto di espropriare se le negoziazioni non vanno a buon fine.

Una volta raggiunti tali accordi, essi saranno sottoposti a tempo debito a codesto Consiglio Comunale per la ratifica e la richiesta del relativo credito, al più tardi contestualmente con l'approvazione dell'accordo generale di PPP.

3.4 Spostamento, sistemazione e rinaturazione del corso d'acqua Barboi

Il Municipio evidenzia come il progetto cantonale di spostamento sistemazione e rinaturazione del corso d'acqua Barboi (vecchio Vedeggio) ad ovest della zona aeroportuale sia uno degli elementi importanti per il futuro sviluppo dell'aeroporto. Questa necessità non è nuova ed era già stata indicata negli anni Novanta (Concessione federale del settembre 1996) e successivamente nella pianificazione federale (scheda PSIA) approvata dal Consiglio federale nell'agosto 2004.

Si tratta di un intervento che va ben oltre la presenza territoriale dell'aeroporto, ma si lega tanto alla CAB quanto allo sviluppo della RTTL. Esso valorizzerà il comparto agricolo e ricreativo tra Agno e Bioggio e permetterà di finalmente risolvere il problema dell'esondazione del corso d'acqua. Crediamo che la necessità dello sviluppo dell'area aeroportuale fungerà da catalizzatore per il progetto di sistemazione e rinaturazione del corso d'acqua, che si svilupperà complessivamente su una lunghezza di più di 2 km, di cui ca. 400 m in corrispondenza del prospettato allargamento verso ovest dell'aeroporto (poco meno di 20'000 mq).

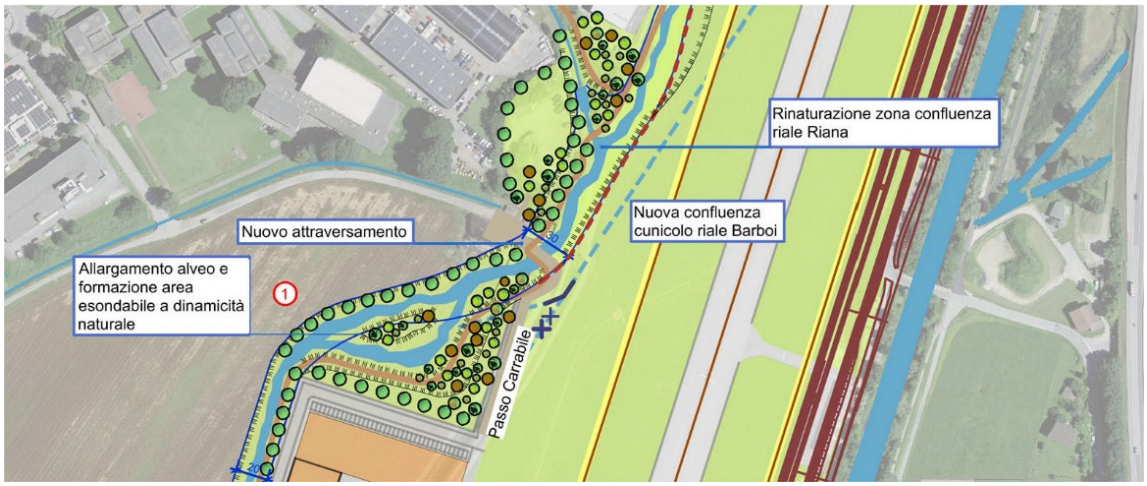


Figura 6 - Sistemazione e rinaturazione del Barboi in corrispondenza con gli edifici dell'aeroporto

Il Dipartimento del territorio intende dare avvio in tempo utile alla procedura pianificatoria e progettuale definendo in un accordo con i Comuni interessati (Agno, Bioggio e Lugano) gli aspetti centrali (fasi, competenze procedurali ed esecutive, finanziamento, ecc.). In quest'ambito alla Città di Lugano spetterà un ruolo importante in quanto lo spostamento del corso d'acqua è necessario per lo sviluppo completo delle infrastrutture logistiche definite nel Masterplan dello PSIA.

3.5 Gestione del personale dell'aeroporto

Il Municipio, con la decisione di gestione transitoria dell'aeroporto, ha proceduto, con effetto dal 1. giugno 2020, all'assunzione di 22 collaboratori (posizioni a tempo pieno e a tempo parziale pari a 17.9 unità di personale FTE). L'obiettivo era il mantenimento formale di Lugano Airport quale aeroporto regionale di categoria II (secondo la concessione del DATEC), certificato a livello europeo (EASA) per il traffico linea/charter con operazioni di volo limitate ad una determinata fascia oraria (08:00 – 17:30). Considerato come questa ridotta fascia oraria non era per nulla coerente con l'utenza di un aeroporto regionale di categoria II, il Municipio ha poi deciso di estendere nuovamente gli orari di volo fino alle ore 20:00, con conseguente incremento dei collaboratori. Il preventivo 2026 prevede 27.9 unità di personale FTE, per una spesa salariale complessiva di poco meno di CHF 3 milioni.

Il personale di Lugano Airport è oggi attivo nell'ambito di collaborazioni avventizie a termine (art. 15b ROCCL). La natura dell'impiego a termine è dovuta all'attuale gestione temporanea dello scalo da parte della Città.

In ottica futura la decisione di una gestione aeroportuale con il personale integrato all'interno dell'organico della Città di Lugano in modo stabile richiederà il consolidamento dei rapporti di impiego, con l'assegnazione delle posizioni a tempo indeterminato (nomina ai sensi dell'art. 4 ROCCL o incarichi per funzione stabile ai sensi dell'art. 10 ROCCL) e conseguente inquadramento nella classificazione delle funzioni e nella scala stipendi ROCCL. Questo potrà avvenire unicamente tramite concorsi pubblici, come previsto dal ROCCL e dal quadro legale di riferimento.

3.6 Sintesi

Il contesto generale ed il modello territoriale sono caratterizzati dalla sempre più urgente necessità di rinnovare le infrastrutture logistiche e operative e dall'opportunità, data dal fatto che la Città è proprietaria di buona parte dei sedimi, di procedere con un progetto unitario e funzionale. Quest'ultimo aspetto è facilitato dal fatto che nell'ambito della revisione della pianificazione aeroportuale (scheda PSIA) è stato elaborato un Masterplan organico, che ha delineato le grandi linee per la realizzazione delle future infrastrutture.

Nell'attuale contesto generale non è data la disponibilità finanziaria del Comune per procedere con tali interventi infrastrutturali, con un investimento stimato di oltre CHF 60-65 milioni. Inoltre, i privati sono in genere più efficienti nel fornire determinati servizi accessori, quali ad esempio la gestione degli hangar e delle officine di manutenzione, rispettivamente l'acquisizione di clientela nazionale e internazionale.

Per contro, considerata l'importante valenza pubblica regionale e cantonale dell'aeroporto e preso atto che una sua corretta gestione sia sostenibile dal profilo finanziario, il Municipio ritiene che la gestione operativa dello scalo debba rimanere in capo alla Città, ciò che risulta particolarmente appropriato anche nell'ottica della Concessione federale, che può essere concessa senza concorso solo agli enti pubblici.

L'opzione di privatizzazione totale, con un gestore privato che oltre alla realizzazione delle infrastrutture assumerebbe anche la responsabilità operativa dello scalo incorrerebbe nelle medesime criticità già constatate nella procedura di Call2020. Inoltre, ciò implicherebbe il rilascio della concessione federale all'operatore privato medesimo, da individuare a conclusione di un'apposita procedura di messa in concorrenza per la quale i criteri valutativi non necessariamente corrisponderebbero a quelli più opportuni per un investitore e realizzatore infrastrutturale.

Per questi motivi il Municipio è giunto alla conclusione che la migliore strategia di sviluppo è quella di un Partenariato Pubblico Privato, con il modello illustrato di seguito.

4 Modello di Partenariato Pubblico Privato (PPP) per l'aeroporto

4.1 Gestione dell'aeroporto e realizzazione delle infrastrutture

La gestione operativa dell'aeroporto continuerà ad essere assicurata dalla Città di Lugano per il tramite di un servizio che abbia la necessaria capacità di operare in un contesto legale e di mercato in evoluzione. La collaborazione con uno o più investitori privati permetterà di intervenire sulle attuali datate infrastrutture logistiche dell'aeroporto in tempi e con costi ragionevoli sulla base di un preciso Masterplan.

4.2 Modelli di Partenariato Pubblico Privato analizzati

Il Municipio ha valutato cinque modelli adottati in altri aeroporti per la loro gestione. La tavola sottostante illustra tali modelli, analizzati sotto il punto di vista della responsabilità secondo le varie fasi del ciclo di vita delle infrastrutture:

Modello di gestione	Sviluppo	Costruzione	Finanziamento	Gestione delle infrastrutture	Proprietà
Interno pubblico	Pubblico	Privato	Pubblico	Pubblico	Pubblico
Contratto di prestazioni	Pubblico	Privato	Pubblico	Privato	Pubblico
PPP contrattuale	Privato (+Pubblico)	Privato	Privato (+Pubblico)	Privato	Pubblico e Privato
PPP istituzionale	Privato (+Pubblico)	Privato	Privato (+Pubblico)	Privato e Pubblico	Pubblico
Privato regolamentato	Privato	Privato	Privato	Privato	Privato

Tabella 1 - Principali caratteristiche dei modelli di gestione analizzati

Il modello di gestione è determinato prevalentemente da peculiarità e scelte locali. In Svizzera ed in Europa non c'è un "modello tipo", ma solo varie esperienze che indicano gli aspetti che vanno, caso per caso, considerati.

La panoramica svizzera si presenta come segue:

Aeroporto	Gestione	Proprietà dei terreni	Finanziamento degli investimenti
Sion	Città di Sion con il 50% del disavanzo assicurato dal Cantone	Città di Sion, Canton Vallese e Confederazione Privati	Città di Sion Canton Vallese
Berna Belp	Flughafen Bern AG (7.3% Canton Berna e Comuni)	Città di Berna Privati	Flughafen Bern AG e Flughafen BRN Infrastruktur AG (Partecipazione del Cantone agli investimenti: CHF 18 mio dal 2004 al 2020)
San Gallo Altenrhein	Airport Altenrhein AG (Privato)	People's Holding AG (Privato)	People's Holding AG e Altenrhein Real AG (medesima proprietà di aeroporto e linea aerea/charter) (Privato)

Tabella 2 - Modelli gestionali di altri aeroporti regionali svizzeri

4.3 Modello di Partenariato Pubblico Privato prescelto

Come accennato in precedenza, il Municipio intende dividere gli aspetti gestionali operativi da quelli infrastrutturali dell'aeroporto. I primi resteranno in capo alla Città, mentre i secondi andrebbero assegnati al/ai Partner privato/i.

I fattori determinanti per la scelta del modello di PPP sono i seguenti:
- secondo le verifiche economiche preliminari e l'esperienza degli scorsi anni di "gestione transitoria", il risultato della gestione operativa dello scalo può ragionevolmente essere neutro o addirittura positivo;
- la presenza di un aeroporto operativo rappresenta un'infrastruttura strategica per la Città, ma le attuali difficoltà non permettono di finanziare direttamente il rifacimento delle infrastrutture aeroportuali;
- la Città è proprietaria della maggior parte dei terreni aeroportuali;
- la concessione dell'esercizio operativo dell'aeroporto alla Città non è soggetta ad un concorso da parte del DATEC.

Tra le diverse forme di PPP, quella contrattuale risulta quella preferibile nel caso concreto, perché riesce a suddividere in modo chiaro le responsabilità attribuendole anche in modo ottimale al partner pubblico o privato più competente e allocando correttamente i rischi.

In tale contesto le responsabilità vengono suddivise come segue:
- la gestione operativa dell'aeroporto rimane in capo alla Città;
- per le piste, le vie di rullaggio e i piazzali di sosta (ossia per le infrastrutture lato aria) le responsabilità di sviluppo, realizzazione ed esercizio restano in capo alla Città;

- per tutte le altre infrastrutture, in particolare per le opere lato terra e gli hangar, le responsabilità vengono delegate al Partner privato, al quale, a tale fine, la Città conferisce un diritto di superficie per sé stante e permanente. A tutela della qualità urbanistico-architettonica, per lo sviluppo dei progetti all'investitore privato sarà chiesto di adottare modalità concorsuali (concorso di progetto o mandato di studio parallelo) ed alla Città dovrà essere assicurata una adeguata presenza in giuria;
- l'investitore privato mette a disposizione della Città di Lugano gli spazi necessari per la gestione operativa dell'aeroporto sulla base di un contratto di locazione;
- la Città potrà riservarsi di riprendere il seguito del concorso in qualità di investitore.

Nel concreto, la suddivisione delle responsabilità tra Città (PUB) e Partner privato (PRI) nell'ambito di tale Partenariato Pubblico Privato contrattuale si presenta come segue:

Ambito	Sviluppo	Realizzazione	Esercizio	Proprietà	Finanziamento
Gestione operativa dell'aeroporto	PUB	PUB	PUB	PUB	PUB
Infrastrutture aeroportuali lato aria (piste, le vie di rullaggio e i piazzali di sosta)	PUB sviluppa come committente	PUB realizza come committente	PUB se ne occupa come gestore e proprietario	PUB	PUB
Infrastrutture aeroportuali operative lato terra (terminal, uffici e servizi aeroportuali, torre di controllo, sicurezza, ecc.)	- PUB definisce il programma degli spazi - PUB esercita un controllo sulla qualità urbanistica	- PRI realizza come promotore e committente	- PRI mette a disposizione di PUB sulla base di contratti di locazione - PUB gestisce operativamente lo scalo	- PUB è proprietario del fondo base - PRI è beneficiario di un diritto di superficie per sé stante e permanente	PRI finanzia come investitore-promotore
Aviorimesse e altre infrastrutture lato terra (altri uffici, ristorazione ecc.	- PUB definisce - PRI sviluppa nell'ambito del PSIA - PUB esercita un controllo sulla qualità urbanistica	PRI realizza come promotore e committente	PRI gestisce come proprietario le infrastrutture	- PUB proprietaria del fondo base - PRI beneficiario di un diritto su superficie per sé stante e permanente	PRI finanzia come investitore-promotore

Tabella 3 - Ripartizione delle responsabilità nell'ambito del PPP contrattuale

I flussi finanziari principali del modello di Partenariato Pubblico Privato sono i seguenti.

	Investitore privato	Città di Lugano
Ricavi	• Locazioni alla Città di alcune infrastrutture logistiche • Locazioni a terzi per servizi accessori • Locazioni a utenza di hangar	• Canone di superficie dall'investitore privato (diritto di superficie) • Ricavi da operatività (atterraggio, stazionamento, servizi all'utenza, ecc.), vendita carburante aviazione, pubblicità, posteggi autovetture, ecc. • Altri ricavi quale concessionaria
Costi	• Canoni a Città per il diritto di superficie e per concessioni • Oneri finanziari per investimento • Manutenzioni	• Pigioni a Partner privato • Manutenzione dell'infrastruttura operativa • Costi da operatività

Tabella 4 - Flussi finanziari tra Città, Partner privato ed utenza

Nella seguente tabella sono raccolte le principali opportunità ed i rischi da punto di vista della Città.

Ambito	Vantaggi / Opportunità	Inconvenienti / Rischi
Legale	- Mantenere il potere decisionale in mani pubbliche per la gestione e per lo sviluppo a medio/lungo termine - Nessuna partecipazione della città di Lugano nella parte immobiliare - PPP: modalità conosciuta da parte della Ccittà di Lugano	- Impegno a lungo termine della Città con un investitore privato - Gestione dell'aeroporto e infrastrutture sono strutture giuridiche differenti - Controllo ridotto della città di Lugano nella parte immobiliare - Accordo tra città ed investitore complesso
Economico	- Fondi per nuovi investimenti non necessari - Coinvolgimento della Città esclusivamente mediante i propri conti di gestione corrente	- Rischio di minori volumi di movimenti rispetto al preventivato - Impegno/costi legati alla definizione dell'accordo di coordinazione (diritto di superficie) - Costi di gestione / manutenzione corrente a carico della città di Lugano e costi per gli affitti a carico della Città di Lugano
Aeronautico e gestione	- La Città di Lugano rimane titolare della Concessione	- Nessun CdA influenza le decisioni strategiche della Città - Interessi potenzialmente divergenti tra le due parti ed i settori ed autonomia limitata della Direzione dell'aeroporto - Possibile lentezza della presa di decisioni politiche
Governance	- La città di Lugano resta la responsabile della gestione dell'aeroporto - Rischi di costruzione assunti dall'imprenditore privato	- Costi di transizione potenzialmente importanti (accordo tra le parti PPP) - Interessi tra le parti PPP potenzialmente divergenti

Politico	- Gestione dell'aeroporto separata dalla gestione immobiliare - La Città di Lugano mantiene la completa gestione dell'aeroporto con situazione immutata e permanente per i collaboratori - PPP: tipo di gestione conosciuta dalla popolazione (PSE)	- Gestione dell'aeroporto influenzata dall'andamento politico e medio termine

Tabella 5 - Principali opportunità e rischi del modello PPP contrattuale

Questo equilibrio tra opportunità e rischi sarà affrontato e regolato nel dettaglio nell'accordo generale di PPP tra la Città ed il/i Partner privato/i che sarà sottoposto a codesto Consiglio Comunale per la sua definitiva approvazione.

4.4 Prima valutazione di sostenibilità del Partenariato Pubblico Privato

Occorre precisare che per funzionare sul lungo periodo un PPP deve essere economicamente sostenibile per ambo le parti. Se ciò non fosse il caso, non sarebbe nemmeno possibile attrarre e individuare validi Partner privati.

Le verifiche economiche preliminari elaborate dalla Divisione Finanze della Città di Lugano e dall'Aeroporto, in cui si sono applicati ragionevoli canoni per i diritti di superficie e ragionevoli pigioni per le locazioni, evidenzia che l'attuazione del Masterplan permette una buona sostenibilità economica per la Città, con un sostanziale equilibrio tra maggiori oneri e maggiori ricavi.

Da tali verifiche emerge che anche per il Partner privato l'operazione è economicamente sostenibile, soprattutto se viene completata la sistemazione e rinaturazione del corso d'acqua Barboi almeno nella parte adiacente al limite ovest dell'aeroporto, come riportato nella Figura 6, visto che questo intervento è requisito per la costruzione degli hangar da parte del Partner privato.

La sostenibilità economica per la Città ed il Partner privato migliora ulteriormente se dovesse intervenire un misurato aumento dell'utenza; tale scenario è ritenuto plausibile ed è generato dalla possibilità di ospitare negli hangar un maggior numero di aerei, anche di dimensioni superiori, dall'arrivo del nuovo sistema di avvicinamento satellitare e successivamente, a medio termine, da un eventuale moderato allungamento della pista.

Anche a fronte degli investimenti per l'acquisto dei terreni mancanti all'interno del perimetro della nuova scheda PSIA e dei futuri investimenti nelle infrastrutture aeroportuali sul lato aria, per la Città, con il modello di PPP individuato, l'onere economico sarà quindi sopportabile e dovrebbe permettere di procedere pure con la manutenzione dell'infrastruttura operativa.

Si precisa che questa valutazione economica preliminare è stata finalizzata non solo alla verifica della sostenibilità per l'investitore privato, senza la quale sarebbe impossibile individuarlo, bensì pure per il rinnovo della concessione federale e per la nuova scheda PSIA.

Il business plan definitivo potrà essere elaborato solo a fronte delle concrete offerte dei potenziali partner privati che perverranno nella procedura concorsuale descritta più avanti. Lo stesso sarà poi sottoposto a codesto Consiglio Comunale con il Messaggio per la ratifica dell'accordo generale di PPP.

5 Individuazione del Partner privato

5.1 Aspetti generali della procedura

Per l'individuazione del partner privato il Municipio intende procedere con un concorso per investitori sulla base degli artt. 162 e seguenti LOC e delle disposizioni sulle commesse pubbliche.

Le principali relazioni economiche che saranno oggetto del concorso saranno le seguenti:
- programma di realizzazione delle opere infrastrutturali;
- condizioni del diritto di superficie per la messa a disposizione dei terreni per le opere infrastrutturali;
- condizioni della locazione a favore della Città degli spazi necessari per la gestione operativa dell'aeroporto.

Saranno stabiliti gli opportuni criteri di idoneità, in particolare tecnica e finanziaria, e a riguardo dei criteri di valutazione delle offerte si terrà conto in particolare delle condizioni economiche proposte, del programma realizzativo e dell'esperienza concreta dei singoli concorrenti.

Come accennato in precedenza, per lo sviluppo dei progetti delle nuove infrastrutture, all'investitore sarà richiesto di adottare modalità concorsuali (concorso di progetto o mandato di studio parallelo) ed alla Città dovrà essere assicurata una adeguata presenza nel gremio di valutazione. L'accordo di PPP elaborato con l'aggiudicatario del concorso sulla base della sua offerta sarà poi sottoposto alla ratifica di codesto Consiglio Comunale.

5.2 Presupposti per il concorso

Per ottenere dai potenziali partner privati le migliori offerte nell'ambito del concorso per investitori, occorre ridurre il più possibile i rischi che essi devono sopportare. Pertanto, prima di poter avviare una simile procedura è necessario avere chiarito gli aspetti elencati di seguito.

5.2.1 Rinnovo della concessione

La concessione per l'esercizio di un aeroporto regionale svizzero è necessaria per l'esercizio di attività aeronautiche ed è soggetta alle normative federali, internazionali e cantonali pertinenti. La stessa è appena stata rinnovata per il periodo dal 16 settembre 2026 al 15 settembre 2056, assicurando così allo scalo un quadro temporale stabile per la pianificazione del suo futuro sviluppo.

5.2.2 Approvazione scheda PSIA

La scheda PSIA è presupposto pianificatorio per poter procedere con lo sviluppo e la realizzazione delle strutture e deve essere acquisita. Secondo le indicazioni della Direzione dell'UFAC la revisionata scheda PSIA Lugano sarà approvata dal Consiglio federale nel corso del 2027.

5.2.3 Garanzia di acquisizione dei terreni mancanti

Come già evidenziato in precedenza, non tutti i fondi dell'area della nuova scheda PSIA che sarà oggetto del concorso per investitori, e che quindi sono destinati ad essere oggetto del diritto di superficie, sono già di proprietà della Città.
Prima di lanciare il concorso per investitori è necessario assicurarsi la possibilità per la Città di acquisire tali terreni, almeno nella forma di un diritto di compera o di un diritto di superficie. Il Municipio ha avviato le trattative con i proprietari, con l'obiettivo di poter definire le condizioni in trattativa, senza dovere fare capo a procedure espropriative. L'auspicio è di poter concludere gli accordi preliminari nella seconda metà del 2027.
Per preservare intatta la concorrenza nell'ambito del successivo concorso per investitori, potrebbe risultare preferibile mantenere riservate le condizioni di acquisizione di tali fondi fino alla relativa aggiudicazione. Pertanto, la procedura di approvazione da parte di codesto legislativo delle acquisizioni dei terreni potrebbe intervenire assieme a quella di ratifica dell'accordo di PPP.

5.2.4 Progetto cantonale di sistemazione e rinaturazione del corso d'acqua Barboi

Le parti più redditizie per il Partner privato consistono nelle aviorimesse che presuppongono anche la sistemazione e rinaturazione del corso d'acqua Barboi, con la sua valorizzazione naturalistica e paesaggistica ed il recepimento delle necessità di smaltimento delle acque meteoriche del comprensorio di riferimento. Quest'ultimo aspetto è essenziale per assicurare all'aeroporto la necessaria sicurezza idraulica.

L'intenzione del Municipio è di attivare la prima parte del progetto cantonale, cioè ca. 400 metri a ridosso delle previste nuove edificazioni (su un totale di più di due chilometri) in modo che si possa concretizzare al più presto quanto necessario per la completa attuazione di quanto previsto dal Masterplan PSIA (comparto nord), in ogni caso al più tardi nella prima metà del prossimo decennio.

5.3 Investimenti

Per l'acquisizione dei terreni privati all'interno del nuovo perimetro PSIA per ora non si può definire in modo preciso la necessità finanziaria, in quanto sono possibili diverse soluzioni che vanno dal riordino delle proprietà tra Città e privati alla completa espropriazione, passando per dei "diritti di superfice" a lunga scadenza temporale.

Come già evidenziato, le operazioni di acquisizione dei terreni saranno oggetto di ratifica da parte di codesto Consiglio con richiesta del relativo credito, al più tardi assieme all'approvazione dell'accordo generale di PPP.

La sistemazione e rinaturazione del corso d'acqua Barboi potrebbe richiedere alla Città, nell'ambito della ripartizione dei costi tra Confederazione (finanziamento dato dalla valenza paesaggistica/naturalistica dell'intervento), Cantone, Comuni di Agno, Bioggio e Lugano (per la necessità dell'aeroporto), un importo di ca. CHF 1 Mio. Anche a tale proposito non è ancora possibile indicare cifre precise non essendo ancora stato sviluppato il progetto definitivo. La richiesta del relativo credito sarà a tempo debito oggetto di un relativo Messaggio a codesto Consiglio.

6 Scadenzario per le nuove infrastrutture aeroportuali

Le tappe per giungere alla realizzazione delle nuove infrastrutture aeroportuali da parte dell'investitore privato possono essere ad oggi ipotizzate nel seguente modo.

Periodo	Oggetto
2026-2027	• Approvazione del rinnovo della Concessione federale (DATEC) • Definizione delle condizioni di acquisizione dei fondi privati nel comprensorio della nuova scheda PSIA (Municipio) • Programmazione della sistemazione e rinaturazione del corso d'acqua Barboi (Dipartimento del territorio)
2027-2028	• Approvazione della revisione della nuova scheda PSIA (Consiglio federale) • Progettazione della sistemazione e rinaturazione del corso d'acqua Barboi (Dipartimento del territorio) • Accordi preliminari per garantire l'acquisizione dei fondi privati nel comprensorio della nuova scheda PSIA (Municipio) • Svolgimento del concorso per investitori per la definizione del Partner privato e aggiudicazione (Municipio)
2028-2029	• Approvazione del progetto di sistemazione e rinaturazione del corso d'acqua Barboi (Dipartimento del territorio) • Elaborazione dell'accordo generale di PPP (Municipio e Partner privato/i) • Messaggio municipale e decisione del Consiglio comunale per l'approvazione dell'acquisto dei fondi privati nel comprensorio della nuova scheda PSIA e dell'accordo generale di PPP (Municipio e Consiglio comunale) • Avvio delle procedure per la progettazione delle nuove infrastrutture aeroportuali (concorso di progetto o mandato di studio parallelo) (Partner privato e Municipio)
2029-2031	• Finanziamento delle opere di sistemazione e rinaturazione del corso d'acqua Barboi (Dipartimento del territorio) • Ultimazione della progettazione delle nuove infrastrutture aeroportuali (Partner privato) • Procedura federale di approvazione dei piani (LNA/OSIA) e autorizzazione a costruire (Partner privato) • Intavolazione nel registro fondiario dei diritti di superficie a favore del Partner privato (Partner privato e Municipio)
2031-2033	• Realizzazione della prima tappa delle nuove infrastrutture aeroportuali (Partner privato) • Realizzazione delle opere di sistemazione e rinaturazione del corso d'acqua Barboi a contatto con le nuove infrastrutture aeroportuali (Dipartimento del territorio)
2033	• Messa in esercizio della prima tappa delle nuove infrastrutture aeroportuali (Partner privato) • Consegna alla Città delle nuove infrastrutture aeroportuali operative lato terra oggetto di locazione (terminal, uffici aeroportuali, servizi aeroportuali, torre di controllo, sicurezza, ecc.) (Partner privato e Municipio)
2033-2034	• Realizzazione della seconda tappa delle nuove infrastrutture aeroportuali (Partner privato) • Ultimazione delle opere di sistemazione e rinaturazione del corso d'acqua Barboi a contatto con le nuove infrastrutture aeroportuali (Dipartimento del territorio)

2034-2035	• Messa in esercizio della seconda tappa delle nuove infrastrutture aeroportuali (in particolare aviorimesse e altre infrastrutture lato terra) (Partner privato)

Tabella 6 - Ipotesi di scadenzario per la realizzazione delle nuove infrastrutture aeroportuali

Le scadenze indicate a decorrere dal 2027 sono approssimative, presuppongono una approvazione in tempi usuali del presente messaggio, dovranno essere consolidate con l'avanzamento del processo e non tengono conto di ritardi riconducibili a processi politici o procedure giudiziarie.

7 Fabbisogno finanziario per il processo

Con il presente messaggio, il Municipio, oltre a voler illustrare a codesto Consiglio Comunale la strategia a medio-lungo termine per l'esercizio e lo sviluppo del nostro aeroporto, formula una richiesta di credito per finanziare tutte le attività fino al prossimo coinvolgimento del Legislativo, ossia fino alla ratifica da parte sua dell'acquisto dei fondi privati nel comprensorio della nuova scheda PSIA e dell'accordo generale di PPP.

Il fabbisogno derivante dall'accompagnamento e dalle consulenze da parte di professionisti nell'ambito legale, progettuale e finanziario può essere stimato come segue.

Attività	**Importo** (IVA inclusa)
• Accompagnamento e consulenza per l'approvazione della nuova scheda PSIA e per l'ottenimento della nuova concessione di esercizio	CHF 20'000.00
• Accompagnamento e consulenza nelle trattative per l'acquisizione dei fondi privati nel comprensorio della nuova scheda PSIA, nonché contratti notarili (ad esempio diritti di compera) per garantire l'acquisizione dei fondi privati nel comprensorio della nuova scheda PSIA (compresa la tassa di archivio notarile, senza tassa di iscrizione del trapasso di proprietà nel RF)	CHF 100'000.00
• Accompagnamento e consulenza nello sviluppo del progetto e partecipazione ai costi di progettazione di massima per la sistemazione e rinaturazione del corso d'acqua Barboi	CHF 100'000.00
• Accompagnamento e consulenza nella preparazione e svolgimento del concorso per investitori per la definizione del Partner privato e relativa aggiudicazione	CHF 190'000.00
• Accompagnamento e consulenza per l'allestimento dell'accordo generale di Partenariato pubblico-privato	CHF 80'000.00
• Accompagnamento e consulenza nell'ambito del messaggio municipale per l'approvazione dell'acquisizione dei fondi privati e dell'accordo generale di Partenariato Pubblico-Privato	CHF 20'000.00
• Diversi e imprevisti	CHF 30'000.00
Totale	CHF 540'000.00

Tabella 7 - Riassunto del fabbisogno finanziario

La valutazione si basa sulle esperienze pregresse (ad esempio il Polo Sportivo e degli Eventi della Città di Lugano) adeguate alle esigenze del progetto concreto. Pertanto, il Municipio chiede a codesto Consiglio Comunale la concessione di un credito dell'ammontare di CHF 540'000.--.

8 Fase di transizione fino alla nuova modalità di gestione

Con l'approvazione da parte di codesto Consiglio Comunale della prevista nuova modalità di gestione dell'aeroporto con il già indicato modello di PPP e del relativo credito si potrà dar avvio a tutte le attività necessarie per l'individuazione del Partner privato e la conclusione degli accordi da sottoporre alla ratifica di codesto Legislativo.

Nel frattempo, le esigenze finanziarie per manutenzioni di carattere straordinario sulle datate infrastrutture sarà oggetto dello specifico messaggio municipale citato in entrata e licenziato in parallelo al presente (MMN. 12922).

9 Conclusioni e proposta di decisione

Per le considerazioni espresse e fatto riferimento agli atti citati, codesto Consiglio Comunale è invitato a voler

r i s o l v e r e:

1. È approvato il concetto di nuova gestione aeroportuale sulla base di un Partenariato Pubblico Privato (PPP) che prevede che il Comune di Lugano continui ad assicurare la gestione dell'aeroporto con un suo servizio amministrativo dedicato, mentre ad uno o più partner privati sarà assegnato il compito di realizzare, finanziare e gestire le infrastrutture aeroportuali lato terra, più precisamente secondo lo schema riprodotto alla Tabella 3.

2. Il Municipio è autorizzato a procedere con tutte le incombenze necessarie per garantire l'acquisizione dei fondi privati ubicati nel comprensorio della nuova scheda PSIA e procedere all'elaborazione di tutti i relativi accordi da sottoporre per ratifica al Legislativo comunale.

3. Il Municipio è autorizzato a procedere con tutte le incombenze necessarie per l'individuazione e designazione del Partner privato e procedere all'elaborazione di tutti i relativi accordi da sottoporre per ratifica al Legislativo comunale.

4. Per l'esecuzione di tutte le incombenze necessarie per garantire l'acquisizione dei fondi privati ubicati nel comprensorio della nuova scheda PSIA e per l'individuazione e designazione del Partner privato e procedere all'elaborazione di tutti i relativi accordi da sottoporre per ratifica al Legislativo comunale è concesso un credito per le consulenze in particolare giuridiche, architettoniche e finanziarie di CHF 540'000.--.

5. Il credito decade se non utilizzato entro il 31 dicembre 2029.

6. La spesa sarà caricata al conto investimenti, beni amministrativi e ammortizzata in conformità di quanto previsto dalla LOC e dal Regolamento sulla gestione finanziaria e sulla contabilità dei comuni.

7. L'attuale struttura di gestione temporanea dell'aeroporto da parte della Città dal giugno 2020 viene integrata nell'amministrazione comunale.

Con ogni ossequio

Per il Municipio

Il Sindaco

Michele Foletti



Il Segretario comunale

Robert Bregy

Ris. Mun. 19/11/2026

Dati generali dell'investimento

Messaggio Municipale n.	12923	**Credito concesso**	540'000.00
Descrizione dell'opera	Aeroporto di Lugano-Agno: nuova modalità di gestione e sviluppo con un partenariato pubblico privato (PPP)		

Calcolo dell'onere per ammortamenti

Oggetto dell'ammortamento	Classe del cespite	Tipo (*)	Investimento netto	Investimento netto soggetto a oneri finanziari	Durata di vita	Durata di vita per contributi	Ammortamento annuo dalla messa in esercizio
							Importo
Realizzazione	143000 Immobili amministrativi	Classico	540'000.00	540'000.00	35		15'428.57
				0.00			
				0.00			
				0.00			
				0.00			
				0.00			
				0.00			
				0.00			
				0.00			
Totali			**540'000.00**	**540'000.00**			**15'428.57**

Calcolo dell'onere per interessi

Oggetto	Capitale	Interessi cumulati per la durata utile		
		Tasso	Valore totale	Media per anno
Realizzazione	540'000.00	1.04%	107'001.76	3'057.19
Totali	**540'000.00**		**107'001.76**	**3'057.19**

Altri costi e ricavi emergenti (rispetto alla situazione attuale)

Descrizione	Costi	Ricavi
Totale per anno	**0.00**	**0.00**

Osservazioni

* Sogg. Lalia	L'incidenza sul fabbisogno di questi investimenti è pari al 30%, il 70% dei costi delle opere è infatti recuperato con i contributi LALIA
* Sogg. Tassa uso	L'incidenza degli oneri di questi investimenti è da attribuire alla tassa d'uso delle canalizzazioni
* Sogg. Tassa rifiuti	L'incidenza degli oneri di questi investimenti è da attribuire alla tassa rifiuti
* Classico	L'incidenza degli oneri di questi investimenti è interamente da attribuire al fabbisogno da coprire tramite imposte