

# Rapporto di minoranza

numero	data	Dipartimento
<b>7708 R2</b>	28 ottobre 2019	TERRITORIO / FINANZE E ECONOMIA
Concerne		

**della Commissione gestione e finanze  
sul messaggio 4 settembre 2019 tendente ad ottenere l'aumento della  
quota di partecipazione del Cantone nella Lugano Airport SA (LASA) dal  
12.5% al 40% con lo stanziamento di:**

- 1. un credito di investimento di CHF 2'400'000.- per la seconda  
ricapitalizzazione della Lugano Airport SA,**
- 2. un credito di investimento di CHF 920'000.- per la copertura della  
quota parte delle perdite cumulate a bilancio di LASA previste a fine  
2019 eccedenti l'attuale capitale azionario e**
- 3. un credito annuo di CHF 520'000.- (CHF 2'600'000.- totali) a gestione  
corrente per la copertura della quota parte delle previste perdite di  
esercizio di LASA per il periodo 2020 – 2024**

## INDICE

1.	PREMESSA.....	2
2.	INTRODUZIONE: LASA 2006 – 2018.....	2
3.	SCENARIO “BASE”: RISANAMENTO FINANZIARIO E RILANCIO DI LASA .....	5
4.	AEROPORTO PER LA SOLA AVIAZIONE GENERALE.....	6
5.	MODALITÀ E COSTI DELLA TRANSIZIONE DALL'AVIAZIONE DI LINEA ALL'AVIAZIONE GENERALE PER L'AEREOPORTO DI LUGANO E LASA.....	10
6.	CONCLUSIONI .....	12
	DECRETO LEGISLATIVO .....	14



## **1. PREMESSA**

La discussione del messaggio n. 7708 in Commissione, fin dal suo esordio, è stata pesantemente influenzata dagli avvenimenti e dalle notizie che si sono succedute, e si succedono praticamente quotidianamente, modificando di fatto il quadro di riferimento per LASA.

In tal senso, fin dall'inizio, come forze progressiste, si è chiesto, da un lato, di aspettare le decisioni della Città di Lugano come azionista di maggioranza di LASA, dall'altra di garantire, con un contributo a fondo perso, la tempistica necessaria a LASA per riformulare e stabilizzare la propria missione in un momento, come ricordato, di continui cambiamento del quadro di riferimento in cui ci si muoveva.

Fin dall'inizio abbiamo quindi ritenuto improponibile l'aumento della partecipazione del Cantone alla vecchia LASA, passando dall'attuale 12.5% al 40%, nelle attuali condizioni e in base al principio di un oculato uso delle risorse pubbliche, fin tanto che non fosse chiaro il destino della stessa, impegnandoci comunque a garantire le risorse necessarie per evitare il fallimento di LASA e, soprattutto, per proporre azioni e soluzioni risolutive per il personale coinvolto.

Da parte della maggioranza della CG, questa nostra proposta di sostenere LASA, come Cantone, per quanto era necessario, senza però iniettare soldi pubblici nella ricapitalizzazione della società stessa, cioè in un'operazione che non dava, allo stato attuale delle cose, le necessarie garanzie di continuità futura da un lato e soprattutto, sull'altro lato, a cui mancava la certezza delle intenzioni e delle decisioni dell'azionista di maggioranza (perché il CC di Lugano non si è ancora espresso nel merito), non è stata tenuta nella dovuta considerazione, accelerando di fatto i tempi per la redazione di un Rapporto di maggioranza che non fa che ricalcare, di fatto, il Messaggio governativo in modo acritico.

In tal senso abbiamo formalizzato la richiesta del rinvio della discussione in Gran Consiglio sulla trattanda in questione a quando saranno note le decisioni del Consiglio comunale di Lugano.

Questo Rapporto di minoranza viene dunque redatto di fronte alla possibile bocciatura, da parte della maggioranza del Parlamento, della proposta di rinvio.

Nello stesso, finiti i tentativi, per scelta della maggioranza, di trovare soluzioni condivise, prendiamo una posizione chiara a favore della trasformazione dell'aeroporto di Lugano in aeroporto per l'aviazione generale, rinunciando quindi all'aviazione di linea per motivi economici, ambientali, pianificatori e finanziari.

## **2. INTRODUZIONE: LASA 2006 – 2018**

Lugano Airport SA (LASA) è stata creata nel 2005 dalla Città di Lugano (87.5% del capitale azionario di 4'000'000 di fr.) e dal Cantone (12.5% del capitale azionario).

Dal 2006 essa ha ripreso le attività dell'Azienda municipalizzata che, fino al 2005, gestiva l'aeroporto.

I terreni e tutte le infrastrutture sono rimasti di proprietà della Città, con l'impegno di LASA a corrispondere un affitto.

L'ultimo esercizio dell'Azienda municipalizzata (2005) si era chiuso con una perdita di 636'382 fr.

In quell'anno si erano contati in tutto 23'136 movimenti (decolli e atterraggi) e 189'036 passeggeri.

Il traffico commerciale (linea, charter, altri voli per terzi) registrava 10'594 movimenti (46% del totale) e 183'939 passeggeri (97% del totale). La parte del leone, in questo comparto, la faceva l'aviazione di linea, con 7'717 movimenti e 180'668 passeggeri.

Il traffico non commerciale (aviazione privata e scuola di volo): 12'542 movimenti (54% del totale) e 5'097 passeggeri (3% del totale).

Le speranze alla base della fondazione della SA erano importanti:

- significativo aumento delle compagnie che si sarebbero servite dell'aeroporto di Lugano-Agno;
- nuove destinazioni per sfruttare il potenziale di utenza ritenuto considerevole (utenza locale e lombarda);
- forte aumento dei passeggeri;
- raggiungimento del pareggio di bilancio entro 3 o 4 anni.

Le cose sono andate molto diversamente da quanto ipotizzato, per molti motivi, fra cui:

- sviluppo del sistema aeroportuale lombardo (Milano-Linate, Malpensa 2000, Orio al Serio);
- non riuscita del tentativo di sfruttare il bacino di utenza lombardo (o almeno insubrico) nonostante le campagne promozionali;
- irruzione del "Low Cost" nel panorama aeronautico, impossibile da sviluppare a Lugano per la tipologia di aerei che vi possono volare, a causa delle caratteristiche dell'aeroporto;
- principali limitazioni dell'aeroporto: necessità di un angolo di discesa elevato dovuto alle montagne circostanti; lunghezza limitata della pista; conseguenti limitazioni delle dimensioni e del peso dei velivoli e, quindi, impossibilità di raggiungere direttamente destinazioni lontane (carburante caricabile in quantità limitata); necessità di equipaggi formati in modo particolare; sperimentazione frammentaria e mai conclusa di modalità strumentali alternative al volo a vista e conseguente vulnerabilità in funzione delle condizioni meteorologiche;
- costi importanti per le prescrizioni di volo severe (sicurezza) e tasso di riempimento modesto dei velivoli, con la conseguente mancata redditività per le compagnie dei voli di linea a partire da Lugano (nostante i generosi contributi sempre concessi da LASA per le nuove compagnie e le nuove linee);
- ne è conseguito l'abbandono di destinazioni per poco o molto tempo esistenti (Roma, Vienna, Berna, Ginevra, ora persino Zurigo) e la non attivazione di linee supplementari prospettate dai vari studi che si sono succeduti nei 13 anni di vita di LASA (Parigi, Londra, Monaco, Düsseldorf,...);
- declino della piazza finanziaria (bacino potenziale di utenti), nuove modalità di telecomunicazione (videoconferenze), sviluppo delle reti di trasporto terrestre (AlpTransit), scarso interesse effettivo per i collegamenti aerei degli altri settori economici, prezzi non concorrenziali rispetto a quelli delle alternative lombarde;
- difficoltà e fallimenti delle compagnie aeree regionali (voli a corto raggio) e assenza di interesse delle grandi compagnie per i collegamenti da Lugano (Etihad, Swiss).

L'esito di questi fattori è stato drammatico per Lugano-Agno.

Nel 2018 rispetto al 2005:

- **Movimenti in tutto: -4'862 (-21%);**
- **Movimenti del traffico commerciale: -5'551 (-52%)**
- **Di cui movimenti del traffico di linea: -4'968 (-64%)**
- **Movimenti del traffico non commerciale: +689 (+6%)**
- **Passeggeri in tutto: -91'690 (-49%)**
- **Passeggeri del traffico commerciale: -92'409 (-50%)**
- **Di cui passeggeri del traffico di linea: -92'151 (-51%)**
- **Passeggeri del traffico non commerciale: +719 (+14%)**

Si veda per l'evoluzione anno per anno la Tabella 1 allegata (Fonte dei dati: Uffici federale e cantonale di statistica e Rapporti di gestione di LASA).

L'andamento finanziario di LASA è il risultato inevitabile di un aeroporto disertato dai suoi principali clienti diretti (le compagnie che se ne servono) e dai passeggeri:

- **Soltanto in 2 anni su 13 (2015 e 2016) LASA ha conseguito un utile d'esercizio**, benché abbia beneficiato per 9 anni (2011 – 2018) di contributi versati dalla Città di Lugano a LASA per poter pagare gli affitti alla Città di Lugano;
- Risultati d'esercizio cumulati dei 13 anni (2006-2018): **perdita di 10'565'177 fr. (media annua: 812'706 fr.);**
- **Apporti finanziari della Città di Lugano nei 13 anni di vita di LASA**, senza investimenti (capitale iniziale, ricapitalizzazione nel 2011, contributi per l'affitto, copertura parziale del disavanzo nel triennio 2011-2013): **13'420'156 fr. (media annua: 1'032'320 fr.);**
- **Investimenti deliberati dalla Città, dal 2006 al 2018, a favore di LASA: 23'872'900 fr.** (l'ultima delibera, quella del 2018 per la costruzione di due hangar con strutture accessorie e il rifacimento del parcheggio P2, di 6'102'900 fr., non è stata utilizzata a fine 2018. Se non utilizzato, il credito decade al 31.12.2019);
- **Apporti totali della Città, sia per la gestione corrente, sia per gli investimenti: 37'293'056 (media annua: 2'868'697 fr.);**
- **Apporti finanziari del Cantone: 500'000 fr. per il capitale azionario iniziale e 1.440 milioni di fr. quale partecipazione del Cantone agli investimenti prioritari per lanciare la nuova SA** (Messaggio del CdS 5663 del 15.06.05); **450'000 fr. per la ricapitalizzazione del 2011** (Messaggio del CdS 6566 del 26.10.2011). **In tutto: 2'390'000 fr.;**
- **Apporti finanziari totali Città e Cantone: 39'683'056 fr.**

Si veda per l'evoluzione finanziaria di LASA anno per anno e per gli apporti finanziari della Città di Lugano la Tabella 2 allegata (Fonte dei dati: Rapporti di gestione di LASA, Conti consuntivi e Messaggi municipali di Lugano).

**Senza neppure considerare l'andamento catastrofico del 2019 (oggi nessuna compagnia di linea gestisce voli da e per Lugano), non si può che constatare la completa disattesa degli obiettivi e delle speranze riposte nell'aeroporto di Lugano-Agno, nonostante il cospicuo sforzo finanziario degli azionisti (40 milioni di fr. in cifra tonda), soprattutto della Città di Lugano (37 milioni in cifra tonda).**

### **3. SCENARIO “BASE”: RISANAMENTO FINANZIARIO E RILANCIO DI LASA**

Il Messaggio del Consiglio di Stato e quello del Municipio di Lugano (il primo riva al secondo) si basano sulla scelta di una strategia derivata dallo studio del Centro di competenza per l'aviazione dell'Università di San Gallo (l'ultima versione, quella che include anche lo scenario “Solo aviazione generale”, è del 05.09.2019).

Più precisamente, è stato scelto lo scenario di base (vedi tabella di pag. 22), basato sul modello di traffico esposto a pag. 21.

Non mettiamo in dubbio le competenze tecniche degli esperti di San Gallo, ma certamente il modello di traffico alla base dello scenario Base lascia piuttosto interdetti.

Sulla più importante delle linee (Lugano-Zurigo) si ipotizza che nel 2031 Swiss metterà in campo una flotta di Jet regionali da 110 posti che porteranno su quella tratta 286'000 passeggeri.

Nel 2018 Swiss/Adria Airways ha volato con aerei da 50 posti, anziché con quelli da 70 posti di Austrian Airlines, con un tasso di occupazione nel 2017 di solo il 47,3% (Fonte: Rapporto di gestione LASA 2017).

Nel 2018 rispetto al 2017, i passeggeri LU-ZH sono diminuiti da 94'594 a 88'320 (-6'274, -6.6%), mentre nel primo semestre 2019 rispetto a quello del 2018 la riduzione è stata del 16.2% (dati dell'Ufficio federale di statistica).

Dati questi noti agli autori dello studio, come erano noti gli annunci di Swiss sull'ipotesi di rinunciare al volo su Zurigo in conseguenza della messa in funzione di Alpransit. Swiss infatti non ha potuto ignorare (e altri con essa) l'efficacia della concorrenza del treno sulle tratte brevi (del resto sono noti i crolli di passeggeri fra Lione e Parigi, fra Bruxelles e Amsterdam, fra Parigi e Londra, fra Milano e Roma dovuti al TGV, al tunnel sotto la Manica, alla Freccia Rossa, ecc.).

Stupisce quindi che gli esperti di S.Gallo non ne abbiano tenuto conto. Infatti, senza il volo su Zurigo, per l'aeroporto di Lugano diviene insostenibile basarsi ancora sui voli di linea e questo anche se riprendesse il volo su Ginevra. Basti in tal senso ricordare che nel 2017 (si è volato su Ginevra fino a novembre compreso del 2017), la quota di passeggeri sulla tratta LU-ZH ha rappresentato il 69.8% del totale di passeggeri di linea e charter, compresi i voli estivi (che, detto per inciso, portano turisti ticinesi all'estero e non turisti esteri in Ticino).

Sembrano altrettanto fragili i dati del modello di traffico valutati per gli anni 2031 o 2032 o 2033: passeggeri su Londra 144'400, su Parigi 34'320, su Ginevra 91'520, su Roma 34'320. Cifre che appaiono calcolate senza tener in debito conto le stime della domanda, ma piuttosto calcolate sulla capacità degli aerei (da 80 posti su Ginevra, 110 su Londra, Parigi e Roma) e sul numero di potenziali rotazioni (decolli e atterraggi) settimanali.

Con questo approccio, includendo anche gli altri voli di linea estivi e quelli dell'aviazione commerciale e non commerciale, lo scenario Base per il 2045 ipotizza, in cifra tonda, 30'000 movimenti (contro 18'000 nel 2018) e 330'000 passeggeri (contro i 97'000 nel 2018).

Del resto non va dimenticato che la premessa indispensabile per questi scenari di aviazione di linea prevedono tutti l'allungamento della pista anche a sud, intervento che

implica un costo importantissimo per l'interramento della Agno-Muzzano, costo non quantificato nei Messaggi in questione ma che è ragionevole pensare possa aggirarsi sui 30 milioni di fr.!

**Quanto ai costi quantificati dello scenario Base fatto proprio da Lugano e dal Cantone, esso raggiunge i 67 milioni di fr.**, come si può desumere non senza fatica dalla lettura del più articolato Messaggio municipale cui quello cantonale rinvia:

- **17.5 milioni di fr. per la ricapitalizzazione**, la copertura delle perdite eccedenti il capitale sociale a fine 2019 e la copertura delle perdite di LASA per il periodo 2020-2031: 7 milioni a carico del Cantone e 10.5 a carico della Città;
- **19.1 milioni di fr. per investimenti direttamente a carico della Città** (il Cantone non vi partecipa) per acquisto terreni, hangar, nuovo capitale a LASA per investimenti da lei gestiti;
- **30 milioni di fr. che la Città dovrebbe garantire presso le banche** che faranno credito a LASA per altri investimenti da lei gestiti.

**Se aggiungiamo i costi per “investimenti urgenti” nel 2020** (menzionati nel Messaggio del Municipio ma non quantificati) e quelli per l'interramento a sud della Agno-Muzzano e dello smantellamento del terrapieno a nord su cui corre oggi la ferrovia Lugano-Ponte Tresa, necessari al prolungamento della pista, **non siamo lontani da un impegno degli enti pubblici di 100 milioni di fr.** per una strategia che ha manifeste fragilità alla base risultando alla prova dei fatti poco credibile, come detto sopra, il tutto dopo aver già stanziato circa 40 milioni nei primi 13 anni di vita di LASA, per ottenere i risultati sconfortanti che abbiamo visto.

**Il “premio”, ipotizzato nella migliore delle ipotesi, dovrebbe essere il conseguimento di 32 milioni di utili fra il 2032 e il 2045!**

In tal senso è utile evidenziare che gli stessi autori dello studio di San Gallo scrivono (pag. 35 della versione del 05.09.19):

*“Il Master Plan di Lugano (Ticino) Airport non può prevedere con assoluta certezza nessuno degli scenari sottostanti, né la valutazione finanziaria può garantire alcun utile per il futuro”.*

#### **4. AEROPORTO PER LA SOLA AVIAZIONE GENERALE**

Nel 2017, 2018 e 2019 si sono succeduti i fallimenti di Etihad Regional (che volava su Ginevra e, prima, anche su Roma), di Skywork (con cui LASA trattava per la ripresa dei voli su Ginevra), poi di Adria Airways che operava per conto di Swiss sulla linea chiave Lugano-Zurigo.

Swiss ha quindi dichiarato di non aver più l'intenzione di riprendere i voli su Zurigo (interrotti a fine settembre) e, di conseguenza, ha attivato biglietti combinati treno-aereo per chi utilizza Swiss a partire da Zurigo-Kloten.

Le trattative con Zimex, che avrebbe fornito a LASA l'aereo, l'equipaggio e i servizi di manutenzione per la ripresa dei voli su Ginevra con la gestione in proprio delle vendite e del marketing, non hanno portato alla sottoscrizione di nessun accordo.

Già prima del “grounding” di Adria, le cose non andavano bene ad Agno, per quanto riguarda i voli di linea e charter: i movimenti totali (decolli e atterraggi) **nel primo semestre 2019 erano sì aumentati rispetto al medesimo periodo del 2018 (+8.7%), ma i passeggeri erano crollati del 15% (-6'316).**

**Da ottobre, Lugano Airport è di fatto un aeroporto per la sola aviazione generale.**

Questo comporta e comporterà un nuovo pesante disavanzo d'esercizio di LASA nel 2019, dopo quello di 2.150 mio fr. registrato nel conto economico dell'anno 2018.

Difficile, in assenza di informazioni ufficiali, stimare il disavanzo atteso per l'anno 2019.

Lo studio dell'Università di S. Gallo (pag. 18) indica un disavanzo stimato di 1.2 mio fr. (ripreso nel Messaggio del CdS a pag. 7).

Più probabilmente potrebbe aggirarsi sui 2 mio di fr., nonostante sia stato attivato il dispositivo cantonale per il lavoro ridotto, che ridurrà la fattura salariale.

Molto dipende però anche dai contributi federali 2019 a copertura parziale dei costi per i servizi di controllo del traffico aereo (Skyguide), come pure per le spese del personale pubblico (polizia) addetto alla sicurezza.

Il disavanzo cumulato di LASA, iscritto nel bilancio al 31.12.2018, era di 5.135 mio fr., cioè di 1.135 mio fr. superiore al capitale sociale di LASA.

Al 31.12.2019 potrebbe dunque ammontare a 7.135 mio fr., di 3.135 mio superiore al capitale sociale.

Come ricorda anche il Messaggio in esame, questa è la situazione di virtuale fallimento (deposito dei bilanci) in virtù dell'art. 725 cpv. 2 del CO, *“salvo che – recita quell'articolo – creditori della società accettino, per questa insufficienza d'attivo, di essere relegati a un grado inferiore a quello di tutti gli altri creditori della società”*.

E ciò è stato fatto, perché il debito nei confronti della Città di Lugano (2'341'339 fr. al 31.12.18) è postergato fino al 31.12.2019 con aumento fino a 4 mio di fr. del limite di credito in conto corrente della Città a favore di LASA (Messaggio del CdS, pag. 4-5).

Nelle scorse settimane, il 2019 ha però portato anche una novità positiva.

Dopo i molti annunci che si sono succeduti tristemente e invano negli scorsi anni su presunti investitori privati (enti esteri e cordate locali) interessati a mettere capitali e a gestire l'aeroporto in proprio (o in partenariato con Città e Cantone), persone con le risorse finanziarie e gestionali necessarie e che hanno i loro jet privati di basa all'aeroporto di Lugano-Agno si sono fatte avanti con intenzioni che appaiono fondate e serie.

Il loro impegno riguarderebbe evidentemente soltanto la gestione aeroportuale dell'aviazione generale (senza voli di linea).

Di fronte alle troppe illusioni sulle prospettive dei voli di linea da e per Lugano – sistematicamente smentite, come si è visto, dalla dura e purtroppo costante realtà dei fatti – non si può ignorare questa possibilità, valutando molto seriamente l'ipotesi quindi della creazione di una nuova LASA per la gestione dell'aviazione generale affidata a privati.

C'è allora da chiedersi se sarebbe finanziariamente sostenibile una LASA dedicata solo all'aviazione generale.

Con ritardo (forse un po' colpevole?) è stato conferito mandato agli esperti di San Gallo di completare i loro scenari con quello che prevede "Solo aviazione generale".

Lo hanno elaborato celermente e probabilmente un po' sommariamente, nella versione del 05.09.19, del loro già citato Rapporto finale (vedi tabella di confronto con gli altri scenari a pag. 22, descrizione della variante a pag. 31-33).

Altre informazioni sono state presentate alla Commissione della gestione del CC di Lugano.

Si può sintetizzare lo scenario "**Solo aviazione generale**" con i dati seguenti (cifre arrotondate):

- **Movimenti totali 2045: 19'000 (2018: 18'000, compresi i voli di linea)**
- **Passeggeri totali 2045: 15'000 (2018: 97'000)**
- **Utile per LASA: a partire dal 2023**
- **Le perdite fino al 2023 sarebbero contenute: circa 700'000 fr. nel 2020, 400'000 nel 2021, 200'000 nel 2022. In tutto: 1,3 mio fr. (vedi grafico pag. 33 del Rapporto di S. Gallo)**
- **Utile medio 2020-2031 (comprese le perdite 2020-2022): 207'000 fr.**
- **Utile medio 2032-2045: 736'000 fr.**
- **Investimenti necessari totali 2020-2045: 18 mio fr., la maggior parte da realizzare entro il 2026. Si tratta di 3 hangar, dell'impianto per il rifornimento di carburante, di interventi sui piazzali dell'aeroporto, di adattamenti al terminal e agli uffici.**

Gli investimenti sono a carico del gestore della "nuova LASA" dedicata alla sola aviazione generale.

I risultati d'esercizio stimati dipendono in particolare dalle tre condizioni seguenti:

- **L'effettivo del personale attualmente impiegato da LASA dovrà essere ridotto del 65% (da 70 a 25 unità equivalenti a tempo pieno).** Quella quota applicata al numero di persone occupate (77) significa **50 persone in meno**;
- **Un nuovo concetto di controllo di volo dovrà essere attuato con Skyguide,** così da ridurre i costi che dovranno essere coperti sia dai contributi federali, sia dalle tasse di avvicinamento;
- **La possibilità di realizzare gli hangar è fondamentale per i ricavi:** ricavi diretti dal noleggio degli hangar e ricavi dovuti all'incremento dei voli dell'aviazione privata grazie al maggior numero di velivoli ricoverabili negli hangar. Il primo hangar dovrebbe essere pronto nel 2021, il secondo nel 2023, il terzo nel 2025.

È ovvio che anche questo scenario è soggetto a incertezze, ma le novità sono significative:

- **Redditività di LASA prospettata a breve termine (2023) e non a lungo termine (2032)** e che appare più realista (meno incertezze, essendo scartate le ipotesi di sviluppo dell'aviazione di linea e di aumento dei passeggeri a 330'000).
- **Costi e rischi assunti da investitori privati** e non dal Cantone e dalla Città.

- **Esclusione di investimenti problematici e costosi**, a carico dell'Ente pubblico, **per rendere possibile il prolungamento della pista.**
- **Maggiore sostenibilità ambientale (19'000 movimenti anziché i 30'000 prospettati)** con la strategia scelta da Cantone e Città: scenario Base degli esperti di S. Gallo).

**La riduzione del personale direttamente occupato da LASA** (45 u.t.p., 50 persone) è **molto preoccupante e dolorosa**, ma anche mantenere nell'incertezza e, allo stato attuale delle cose per la mancanza dei voli di linea, in gran parte inattive 77 persone ci sembra una scelta poco comprensibile e irresponsabile.

**In tal senso il ricollocamento del personale eccedente è per noi una assoluta priorità e riteniamo un compito irrinunciabile per il Comune di Lugano e il Cantone, garantire a tutti coloro che lo richiedono, nell'ambito degli Enti pubblici e delle aziende da essi sussidiate, una possibilità di inserimento lavorativo.**

Va inoltre ricordato che parte di questo personale può far leva su una buona preparazione (competenze linguistiche e relazionali elevate del personale amministrativo, competenze sperimentate del personale di sicurezza, competenze operative del personale di rampa, ad esempio per la conduzione di mezzi pesanti, utili nel settore dei trasporti) e quindi ha buone possibilità di inserimento in un'economia come quella ticinese che conta oltre 200'000 addetti, di cui oltre 60'000 frontalieri.

Da sottolineare inoltre che l'aeroporto per la sola aviazione generale mantiene in ampia misura possibilità d'affari per le aziende che ruotano attorno all'aviazione (per esempio Ruag/Dassault, Scuola volo, ecc.), e dei servizi (ristorazione, pulizia, sorveglianza, carburante, taxi, ecc.), cioè del cosiddetto indotto.

Non accettare la possibilità concreta di negoziare a breve termine l'offerta degli investitori privati di "rilevare" LASA e di salvare l'aeroporto per la sola aviazione generale (attuazione del cosiddetto "Piano B") significa andare diritti verso il "Piano C", cioè quello della dismissione dell'aeroporto e della ridefinizione della destinazione d'uso dei 37 ettari del perimetro PSIA (Piano settoriale dell'infrastruttura aeronautica).

**Questo avrebbe certamente interessanti vantaggi ambientali, sociali e anche finanziari: ma riteniamo responsabile che questa opzione, per noi interessante e auspicata sul lungo periodo, entri in considerazione solo in caso di fallimento del tentativo di concretizzare una società di aviazione generale gestita da privati.**

Perché la scelta di "incaponirsi" a favore della ricapitalizzazione di LASA in mano pubbliche, del mantenimento dei voli di linea e quindi del mantenimento in organico di tutto il personale che era necessario per gli stessi, rappresenta un perseguimento testardo di un progetto sconfessato dai fatti, irrazionale e superato nelle prospettive.

**Evidentemente, nel caso della creazione di una nuova LASA indirizzata solo all'aviazione generale e gestita da privati, sarà compito degli attuali azionisti (Città di Lugano e Cantone) porre le premesse perché siano garantite condizioni di lavoro per i dipendenti, nonché il rispetto delle norme ambientali e di sicurezza ineccepibili anche da parte della nuova LASA.**

## 5. MODALITÀ E COSTI DELLA TRANSIZIONE DALL'AVIAZIONE DI LINEA ALL'AVIAZIONE GENERALE PER L'AEREOPORTO DI LUGANO E LASA

Gli esperti di San Gallo hanno elaborato lo scenario del Piano B (sola aviazione generale) ma non il "Piano di transizione" dalla situazione attuale a quella futura.

Per logica il Piano di transizione avrebbe dovuto essere elaborato dagli attuali azionisti, Cantone e Città, e in particolare dalla Città di Lugano proprietaria dei terreni e delle infrastrutture aeroportuali e detentrica della concessione federale.

In tal senso la loro inazione è sconcertante.

Con il suo Messaggio, il CdS propone che Cantone e Città:

- Sottoscrivano un nuovo capitale sociale di 6 milioni di fr. (quello attuale è di 4), di cui 2.4 mio dal Cantone, senza indicare a che cosa dovrebbe servire. In teoria, a finanziare l'avvio del Piano A, totalmente incongruo senza i voli di linea su Zurigo e Ginevra, oltre che irrealistico nel suo orizzonte 2045;
- Versino un contributo di 2.3 mio di fr., di cui 0.920 mio a carico del Cantone, per la copertura delle perdite cumulate eccedenti il capitale azionario a fine 2019. In realtà, tenuto conto di un disavanzo verosimile per il 2019 di circa 2 mio fr., l'eccedenza da coprire sarebbe di 3.135 mio. fr. (vedi il calcolo più sopra, basato sull'eccedenza 31.12.18 e il disavanzo 2019);
- Assicurino a priori la copertura delle perdite d'esercizio stimate di LASA (con il Piano A) degli anni 2020-2024, con un importo complessivo di 6.5 mio fr., di cui 2.6 a carico del Cantone;
- In tutto, 14.8 mio fr., di cui 5.920 mio a carico del Cantone.

**Questo mix di rifinanziamento, e in particolare la ricostruzione e l'aumento del capitale sociale, non sono in realtà necessari per evitare il fallimento di LASA, come vuole far credere il Rapporto di maggioranza della CG**

Evitare il fallimento di LASA è infatti assolutamente necessario, ma il piano di finanziamento proposto dal Messaggio e confermato dal Rapporto di maggioranza non è indispensabile per raggiungere questo obiettivo come scritto per altro nel Messaggio del CdS stesso a pag. 5: **basta mantenere la postergazione del credito della Città di Lugano e garantire la copertura delle perdite future.**

In assenza di un preconsuntivo di LASA al 31.12.2019 possiamo, solo a titolo indicativo, segnalare cosa sarebbe stato il "risanamento finanziario" al 31.12.2018 mirato ad evitare il fallimento e a trasferire la gestione dell'aeroporto a una "nuova LASA", senza debiti, stando al bilancio di LASA:

- l'attivo circolante copre interamente i debiti a breve termine e rimane un residuo positivo dell'attivo circolante di 455'000 fr.;
- questo residuo può essere utilizzato per rimborsare una quota dei debiti a lungo termine (nei confronti della Città) che ammontano a 2.341 mio fr.;
- dopo questo rimborso rimane un debito di 1.886 mio fr. che dovrebbe essere coperto da un versamento a fondo perso (di Città e Cantone) e che sarebbe poi parzialmente recuperato con il trasferimento alla nuova LASA dell'attivo fisso della LASA attuale (0.752 mio. fr.);
- il costo netto del contributo a fondo perso sarebbe quindi di 1.134 mio. fr. (1.886-0.752) che equivale al capitale proprio negativo di 1.135 mio. fr. al 31.12.18 (la differenza di 0.001 è dovuta agli arrotondamenti);

- la città dovrebbe poi riaprire la linea di credito postergata per assicurare per un anno la liquidità mancante dovuta alla differenza fra i costi di gestione e i ricavi di gestione, disavanzo stimato di 700'000 fr. per una LASA dedicata solo all'aviazione generale.

**Il “Piano di transizione” alla nuova LASA deve però tener conto di altri fattori, in primo luogo dei costi necessari ad assicurare il ricollocamento e piano sociale per i 50 collaboratori dell’attuale LASA che non potranno essere rioccupati dalla “nuova LASA” dedita alla sola aviazione generale.**

Mantenere in organico tutto il personale – oltre che inaccettabile per il personale medesimo che avrebbe un finto posto di lavoro senza mansioni da svolgere – genererebbe perdite d’esercizio nel 2020 superiori di circa 4.5 mio fr. a quelle prospettate dagli esperti di S. Gallo (0.7 mio fr.)<sup>1</sup>

Prescindendo dai dati di cui non si dispone sulla differenza fra l’attivo circolante e i debiti a breve termine a fine 2019, e anche di quelli del reale valore dell’attivo fisso a fine anno della LASA attuale, e stimando il debito nei confronti della Città a 4.3 mio (quello di fine 2018 più il disavanzo d’esercizio 2019 stimato in 2 mio fr.) si può sommariamente quantificare come segue il costo del “Piano di transizione” (in mio):

• cancellazione del debito di LASA verso la Città di Lugano:	4.3
• sostegno al ricollocamento e piano sociale per 50 collaboratori	2.0
• copertura disavanzo 2020 fino alla creazione della “nuova LASA”	0.7
• altre spese legate alla transizione	<u>1.0</u>
• <b>Totale</b>	<b>8.0</b>

Questi costi dovrebbero idealmente essere suddivisi fra Cantone e Città.

**In base alla logica, la partecipazione del Cantone dovrebbe essere pari alla sua quota nel capitale azionario di LASA (12.5%), quindi esso dovrebbe prendere a suo carico 1.0 mio fr.**

Ovviamente, nulla vieterebbe un maggior coinvolgimento del Cantone.

**Crediamo però opportuno, nello stato di assoluta incertezza vigente e prima che il Consiglio comunale di Lugano si sia espresso, il mantenimento della partecipazione cantonale al livello definito dalla sua attuale quota di partecipazione azionaria, garantendo quindi un contributo di 1 mio, nel rispetto di una gestione oculata delle risorse pubbliche del Cantone.**

Dal canto suo, la città di Lugano si accollerebbe al massimo 7 degli 8 mio fr. del Piano di transizione (contro gli 8.880 mio chiesti dal Messaggio municipale), ma non dovrebbe più spendere i 6 mio. fr. che aveva stanziato per gli hangar (a carico della nuova gestione di LASA) e si vedrebbe rimborsato il debito di LASA nei suoi confronti.

La transizione implica poi parecchi passaggi importanti, fra cui la ridefinizione della concessione federale oggi attribuita alla città per voli di linea e di aviazione generale, e soprattutto il negoziato con gli investitori privati interessati a rilevare LASA e ricapitalizzare una “nuova LASA” gestita da loro.

<sup>1</sup> Questa stima sommaria è eseguita nel modo seguente: i costi del personale di LASA nel 2018 sono ammontati a 7'095'386 fr.. Le persone occupate da LASA a fine 2018 erano 79. Il costo medio unitario è quindi stato di 89'815 fr.. Moltiplicato per 50 dà 4'490'751 fr.

Il principale punto di questi negoziati riguarda il diritto di superficie/affitto che la Città proprietaria dei terreni e delle infrastrutture dovrà stabilire con la “nuova LASA”: durata di questi diritti (2 o 3 decenni al massimo), clausole relative alla continuità dell’attività aviatoria pena la decadenza di tali diritti, condizioni alla fine del periodo del diritto di superficie/affitto.

La premessa di tutto ciò è la chiarezza necessaria a livello degli attuali azionisti (Cantone e Città): la volontà di perseguire una nuova LASA per la sola aviazione generale. Senza di questa, il destino dell’aeroporto è segnato per sempre e a breve scadenza.

## **6. CONCLUSIONI**

LASA è stata creata nel 2005 e il suo primo esercizio è del 2006.

Da allora, la popolazione, i posti di lavoro, le aziende anche innovative, il prodotto interno lordo del cantone sono aumentati di molto, ed è pure cresciuta una “piazza dell’alta formazione e della ricerca” di tutto rispetto.

L’aviazione civile in Svizzera (voli di linea, charter e aviazione generale) si è sviluppata molto: dal 2005 al 2018 i movimenti (decolli e atterraggi) sono aumentati di poco (+2.6%), ma i passeggeri totali di molto: + 85.3% (fonte: Ufficio federale di statistica).

In controtendenza l’aeroporto di Lugano-Agno: -21% i movimenti, -49% i passeggeri, sempre dal 2005 al 2018.

Oggi i voli di linea sono completamente cessati a Lugano e, nei suoi primi 13 anni di vita, LASA ha perso 10.6 mio di fr. (ha conseguito utili solo in 2 dei 13 anni).

Questo, nonostante lo stanziamento di risorse finanziarie ingenti in quel periodo di tempo per l’aeroporto: quasi 40 milioni di fr. soprattutto dalla Città, in minima parte dal Cantone.

Il capitolo 2 di questo Rapporto illustra i dettagli e le ragioni di quell’evoluzione.

Consiglio di Stato e Municipio di Lugano hanno optato per un risanamento finanziario e rilancio dell’aeroporto sposando uno scenario che prevede 67 mio di fr. di impegni (contributi e garanzie pubbliche per la gestione corrente e per gli investimenti), senza contare i forse 30 milioni necessari per interrare la cantonale Agno-Muzzano e per altri interventi fuori dal perimetro aeroportuale per permettere l’allungamento della pista.

Lo scenario prevede di far volare aerei fino a 110 posti, l’aumento dei movimenti, entro il 2045, da 18'000 a 30'000 e i passeggeri totali da 97'000 a 330'000.

Il capitolo 3 illustra i dettagli di questo scenario e il perché non appare credibile, alla luce dell’andamento passato, delle ipotesi del modello di traffico alla base di quello scenario e della situazione che si è creata nel 2019, con la cessazione dei voli di linea persino su Zurigo, reputati da Cantone, Comune e Direzione di LASA come invulnerabili all’effetto AlpTransit e a ogni altra circostanza avversa (dettagli della situazione 2019 anche nel capitolo 3).

Alla fine di quest’anno è però apparsa una opportunità insperata che merita di essere considerata a brevissimo termine come alternativa alla dismissione dell’aeroporto: la possibilità di una “nuova LASA” finanziata e gestita da investitori privati finanziariamente

solidi e con vaste esperienze manageriali, dedicata solo all'aviazione generale, dopo la scomparsa dei voli di linea da Lugano-Agno.

Il capitolo 4 illustra i dettagli di questo nuovo scenario, che rimane realisticamente il solo in discussione, se si vuole evitare la dismissione dell'aeroporto e la ripianificazione dei suoi 37 ettari di terreno.

**La realizzazione di questo Piano B (il Piano A è lo scenario superato del rilancio sposato dal Governo cantonale e dal Municipio di Lugano, e il Piano C è la dismissione) implica un Piano di transizione dall'attuale LASA a capitale interamente pubblico e strutturata per gestire anche l'aviazione di linea a una nuova LASA privata limitata realisticamente all'aviazione generale.**

**Il Piano di transizione implica una spesa di 8 milioni di fr. (1 mio a carico del Cantone) ben finalizzata rispetto a quella di 14.8 milioni di fr. (5.920 a carico del Cantone) proposta dal Messaggio del CdS e da quello del Municipio di Lugano.**

Il capitolo 5 illustra i dettagli del Piano di transizione che evita il fallimento di LASA, ne rimborsa i debiti, ne garantisce le perdite nel 2020 fino al trapasso dall'attuale alla "nuova LASA", assicura l'accompagnamento al ricollocamento e il piano sociale per il personale che non potrà più essere rioccupato dalla nuova LASA, assicura il mantenimento di una trentina di posti di lavoro presso la nuova LASA e la continuità di lavoro per una buona parte delle società operanti nel e con l'aeroporto.

Reputiamo irresponsabile non andare in questa direzione che non rappresenterà più un onere rilevante e inutile per i cittadini ticinesi in generale e, in particolare, luganesi, a meno che si opti direttamente per la dismissione dell'aeroporto.

\* \* \* \* \*

Fatte queste considerazioni, la minoranza della Commissione gestione e finanze invita il Gran Consiglio ad approvare il decreto legislativo annesso al presente rapporto.

Per la minoranza della Commissione gestione e finanze:

Anna Biscossa, relatrice  
Durisch - Storni

Allegate: Tabelle citate al capitolo 1

Disegno di

## **DECRETO LEGISLATIVO**

**concernente l'aumento della quota di partecipazione del Cantone nella Lugano Airport SA (LASA) dal 12.5% al 40%, lo stanziamento di un credito di investimento di 3'320'000.- franchi per la partecipazione finanziaria alla seconda ricapitalizzazione della Lugano Airport SA (2'400'000.- franchi) e per la quota parte di copertura delle perdite cumulate eccedenti il capitale azionario previste a fine 2019 della LASA (920'000 franchi), oltre a un credito quadro di 1'560'000.- franchi per la copertura delle perdite di esercizio della LASA previste negli anni 2020 - 2022**

IL GRAN CONSIGLIO  
DELLA REPUBBLICA E CANTONE TICINO

- visto il messaggio 4 settembre 2019 n. 7708 del Consiglio di Stato;
- visto il rapporto di minoranza 28 ottobre 2019 n. 7708 R2 della Commissione gestione e finanze,

**d e c r e t a :**

### **Articolo 1**

<sup>1</sup>È stanziato un credito di 1'000'000.- franchi quale contributo straordinario del Cantone alla Lugano Airport SA.

<sup>2</sup>Il credito è destinato allo sdebitamento di LASA, al ricollocamento e al piano sociale del personale di cui è prevista la riduzione, alla copertura del disavanzo transitorio e di altri costi per il trasferimento della SA a un nuovo azionariato che garantisca la continuità dell'aeroporto focalizzato sull'aviazione generale.

<sup>3</sup>Il credito è iscritto al conto di gestione corrente del Dipartimento del territorio, Servizi generali.

### **Articolo 2**

Sono esclusi ulteriori finanziamenti in aggiunta a quanto previsto all'articolo 1.

### **Articolo 3**

Lo stanziamento del credito di cui all' art. 1 del presente decreto è vincolato:

- alla concessione, da parte del Comune di Lugano, di un credito per i medesimi scopi dell'ammontare di almeno 7 milioni di fr;
- alla sottoscrizione di una dichiarazione di impegno del Municipio di Lugano e del Consiglio di Stato a ricollocare tutto il personale in esubero di LASA che ne facesse richiesta presso la Città, il Cantone, le aziende e gli enti di loro proprietà, le aziende e gli enti da loro sussidiati.

### **Articolo 4**

Trascorsi i termini per l'esercizio del diritto di referendum, il presente decreto è pubblicato nel Bollettino ufficiale delle leggi ed entra immediatamente in vigore.