

Rapporto di maggioranza

numero	data	Dipartimento
7708 R1	22 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.	INTRODUZIONE	2
2.	DEFINIZIONI PRINCIPALI	6
2.1	Aviazione civile.....	6
2.2	Aviazione generale - privata	6
2.3	Aviazione generale - commerciale.....	6
3.	RICHIESTE E SCOPI DEL MESSAGGIO	6
3.1	Aumento della quota di partecipazione	6
3.2	Modifica statuto Lugano Airport SA	8
3.3	Altri aspetti rilevanti per l'ente pubblico	9
4.	CONSIDERAZIONI COMMISSIONALI	10
4.1	Situazione attuale	10
4.2	Approfondimenti	11
5.	CONCLUSIONI	18
	DECRETO LEGISLATIVO	19

* * * * *

1. INTRODUZIONE

Di recente, in particolare nel corso degli ultimi mesi, il dossier dell'aeroporto di Lugano – Agno è stato dibattuto più sui media che nelle commissioni preposte. L'attenzione al tema è di per sé positivo, purtroppo però, l'ampia trattazione mediatica e le numerose prese di posizione degli uni o degli altri attori non corrispondono ad altrettanta precisione e correttezza nell'esposizione dei fatti. Molte sono state le affermazioni che non rispecchiano la realtà e che necessitano di essere corrette.

Di seguito, una breve verifica dei fatti, affinché il plenum, che baserà la sua decisione su questo rapporto e non, verosimilmente, su tutti i materiali a disposizione (studi, verbali commissionali, messaggi passati, rapporti di gestione annuali, ecc.), possa esercitare appieno la propria competenza senza essere viziato da pregiudizi, da informazioni fuorvianti, che da mesi tengono banco. Inoltre, data la complessità del tema, un breve elenco delle definizioni principali.

Verifica dei fatti

		Vero	Falso	Fonte
Personale LASA	I dipendenti sono tutti frontalieri		Su 77 solo 1 dipendente è frontaliere	LASA, UNIA e OCST (firmatari del CCL in vigore)
Impiegabilità	I dipendenti possono essere ricollocati facilmente		Profilo, età, situazione congiunturale, ecc. rendono difficile un ricollocamento	LASA, UNIA e OCST (firmatari del CCL in vigore)
Indotto	L'aeroporto non genera indotto		L'indotto per il Cantone è stimato in CHF 190 mio / anno L'aeroporto genera effetti positivi anche di natura economico finanziaria in tutta la regione; crea rete, competenze e benefici strutturali	Studio del Centro di competenze per l'aviazione della Facoltà di economia, giurisprudenza e scienze sociali dell'Università di San Gallo (CFAC – UniSG 2019). Istituto specializzato che collabora regolarmente con aeroporti elvetici ed esteri, di fama riconosciuta sul piano internazionale.
Perdite	Lugano – Agno è sistematicamente in perdita		Anche di recente, nel 2015 (+ 140'000) e nel 2016 (+ 610'000), vi sono stati degli utili	Rapporti di gestione annuali LASA (pubblicati e accessibili a tutti anche sul sito www.luganoairport.ch)

		Vero	Falso	Fonte
Confronto elvetico	Solo in Ticino viene garantito un investimento pubblico all'aeroporto		<p>Anche altrove sono stati fatti importanti investimenti pubblici, a Basilea, ad esempio, sono stati investiti ben 600 mio negli ultimi anni.</p> <p>Importanti investimenti pubblici risultano anche per i due principali aeroporti di Ginevra e Zurigo.</p> <p>Sul piano regionale, è già stata decisa la completa ristrutturazione dal 2012 dell'aeroporto engadinese di Samaden (investimento complessivo 22 mio sia dal pubblico che dal privato). A titolo informativo lo scalo impiega 35 persone e i movimenti sono inferiori a quelli di Lugano – Agno (ad es. 2016 ¼ in meno).</p>	<p>ATS</p> <p>www.zurich-airport.com/the-company/investor-relations-en/financial-results-reports/</p> <p>www.report.euroairport.com/en/</p> <p>www.gva.ch/en/Site/Geneve-Aeroport/Publications/Institutionnel</p>
Confronto europeo	Gli aeroporti regionali generalmente sono in utile mentre Lugano – Agno è sempre in perdita		Il 47% degli aeroporti europei risulta in perdita; di questi il 76% registra meno di 1 mio pax/anno	ACI Europe ¹ (che rappresenta ben 450 aeroporti europei, che coprono il 90 % di tutto il traffico commerciale)

¹ www.aci-europe.org/policy/fast-facts.html
www.aci-europe.org/component/downloads/downloads/4139.html
www.icao.int/sustainability/Airport_Economics/State%20of%20Airport%20Economics.pdf

		Vero	Falso	Fonte
Investimento	Le somme da investire nello scalo Lugano – Agno sono esose, il Cantone e la città non possono permetterselo (CHF 14'805'920 mio complessivi fino al 2024)		<p>Il Cantone investirebbe circa CHF 5.9 mio in 5 anni per 300 posti di lavoro, senza considerare l'indotto.</p> <p>A titolo informativo, dal mero punto di vista quantitativo e in via del tutto semplificativa, in relazione al tema della difesa dei posti di lavoro, il Cantone ha investito di recente:</p> <p>CHF 120 mio con la Città di Bellinzona per salvaguardare 200 – 230 posti alle Officine (con contropartita anche in fondi edificabili)²</p> <p>CHF 1 mio / anno quale costo ricorrente nel trasporto pubblico per 20 posti nella navigazione sul lago Maggiore³</p> <p>CHF 5.4 mio per gli impianti di risalita 2017 – 2021 (1.35 mio / anno)⁴, per un centinaio di posti di lavoro</p>	Canton Ticino

² Messaggio 7548, FU 2019 / 008

³ Nel 2017 a fronte del licenziamento collettivo di tutti e 34 dipendenti della navigazione, fu indetto uno sciopero. Dal marzo 2018 è ripartito il servizio SNL con motonavi italiane prese in locazione dal Canton Ticino, che se ne assume i costi. 20 persone (14 hanno trovato un altro impiego) lavorano sulle motonavi e 6 a terra (riprese dall'OTR). Numero di passeggeri e indotto non sono neanche lontanamente paragonabili allo scalo sottocenerino.

⁴ Messaggio 7337, FU 2017 / 100

		Vero	Falso	Fonte
Compagnie aeree	Nessuna compagnia vuole volare da/per Lugano – Agno		<p>Compagnie estere sono / potrebbero essere interessate; fino ad ora non è stato però possibile intavolare una discussione, poiché Swiss era al beneficio della concessione e dunque della delega in favore di terzi (ad es. Adria).</p> <p>Se la compagnia di bandiera non è interessata alla tratta Lugano – Ginevra, è possibile ottenere una deroga in favore di compagnie estere.</p> <p>È inoltre in corso una verifica con l'UFAC sull'obbligo di Swiss di collegare Lugano all'hub di ZH. È chiaro che solo Swiss – o una compagnia per conto di Swiss – può coprire questa tratta destinata solo a passeggeri che voleranno da ZH. Infatti, il 95% dei passeggeri in partenza da Agno verso ZH, non si fermano ma proseguono verso altre destinazioni.</p>	Secondo la legge federale sulla navigazione aerea, "il trasporto professionale di persone o di merci per via aerea tra due punti del territorio svizzero è riservato, di regola, alle imprese svizzere" (Art. 32 LNA; cabotaggio).

2. DEFINIZIONI PRINCIPALI

2.1 Aviazione civile

Oltre al traffico charter e di linea comprende anche la cosiddetta aviazione generale. Nel 2018 l'aviazione civile svizzera ha registrato in totale 1,4 milioni di movimenti di decollo e di atterraggio nonché 58 milioni di passeggeri locali e in trasferimento. Due terzi (67%) dei movimenti riguardavano l'aviazione generale e per quanto concerne i passeggeri a farla da padrone è stato il traffico charter e di linea (99%).

In relazione all'aeroporto di Lugano – Agno, si ricorda che negli anni di Crossair, i voli di linea e charter garantivano ben l'80% della cifra d'affari dello scalo. Anche in tempi più recenti (e meno gloriosi), la cifra d'affari – perlomeno con il volo per Ginevra – rappresentava ancora circa la metà della cifra d'affari.

2.2 Aviazione generale - privata

L'aviazione generale è il settore dell'aviazione civile di cui fanno parte tutti i voli non militari condotti per scopi non commerciali e diversi dal traffico aereo generale. Comprende quindi tutte le operazioni aeree che non prevedono il trasporto di passeggeri, merci o posta dietro remunerazione o affitto.

Gli aerei utilizzati per l'aviazione generale vengono comunemente detti, in lingua “aerei da turismo” sebbene tale termine sia improprio perché non tutti i voli di aviazione generale avvengono per finalità turistiche, bensì, anche ad esempio da parte di privati per i propri spostamenti personali e professionali mediante i propri velivoli.

2.3 Aviazione generale - commerciale

Operazioni aeree non schedate che prevedono il trasporto di passeggeri, merci o posta dietro remunerazione o affitto. Questo tipo di operazioni sottostanno a disposizioni più restrittive rispetto a quelle dell'aviazione privata, in particolare per quanto attiene alle qualifiche dei piloti. Non è tuttavia la qualifica del pilota o il tipo di velivolo a determinare se un volo sia di natura commerciale o meno, bensì l'assunzione dei costi, ossia se le relative spese per il trasporto siano o meno sostenute dai passeggeri.

3. RICHIESTE E SCOPI DEL MESSAGGIO

3.1 Aumento della quota di partecipazione

Già nelle valutazioni formulate nel 2005, al momento della costituzione di Lugano Airport SA (in seguito LASA⁵), l'obiettivo di rendere autonoma la gestione operativa dello scalo era stato definito prioritario, mediante la creazione della nuova società di diritto privato per permettere la gestione degli aspetti strategici, ancorché lo scalo ticinese restasse di proprietà e di “competenza pubblica”⁶.

Ciò presupponeva anche che, a medio termine, vi fosse la possibilità di raggiungere il pareggio d'esercizio. Purtroppo, l'esistenza di LASA nei suoi primi dodici anni (2006 - 2018) non corrisponde all'auspicato sviluppo economico, ad un necessario miglioramento

⁵ LUGANO AIRPORT SA (CHE-112.700.197) iscrizione 23.12.2005

⁶ Messaggio n. 5663 del 15 giugno 2005 del Consiglio di Stato

del quadro gestionale, né attraverso l'aumento dei passeggeri, né grazie all'ottimizzazione delle attività che avrebbero potuto permettere di raggiungere il pareggio a medio termine. Questo, va precisato, non solo a causa della crisi economica che ha avuto un impatto significativo sull'aviazione in tutta Europa, bensì anche per il fatto che la costituzione di LASA ha rappresentato un miglioramento rispetto al passato ma non un vero atto di indipendenza. In effetti, una società anonima si giustifica ed esprime il suo massimo potenziale se è messa in condizione di operare non solo con responsabilità richiesta ma anche quel grado di autonomia che la differenzia da una azienda municipalizzata.

LASA, occorre ricordarlo, è una mera società di gestione. La SA non è proprietaria di alcunché, né fondi né immobili, nulla. Di conseguenza, in questi anni non ha avuto la possibilità di finanziarsi sul mercato, dovendo sempre far capo all'erogazione di crediti previa approvazione del Consiglio Comunale di Lugano. Questa condizione – è evidente anche per i più critici rispetto all'operato di LASA – non ha certamente semplificato il lavoro e permesso di esprimere al massimo il potenziale di gestione nell'interesse dello stesso ente pubblico.

Il capitale azionario di LASA attualmente è pari a CHF 4 mio, con una partecipazione maggioritaria della Città di Lugano (87.5%) e minoritaria del Cantone (12.5%).

Alla luce della situazione contingente, sulla base delle indicazioni dello studio del Centro di competenze aeronautiche dell'università di San Gallo, fatto proprio dal Municipio di Lugano (e allegato al relativo messaggio⁷), è evidente come sia ora indispensabile procedere con un'ulteriore ricapitalizzazione a cui vanno ad aggiungersi due ulteriori contributi finanziari: il primo a copertura delle perdite totali a bilancio eccedenti il capitale azionario a fine 2019, e il secondo a copertura dei previsti disavanzi d'esercizio nel periodo 2020-2024.

Il Governo ritiene che la nuova strategia della Città, che è e resterà azionista di maggioranza di LASA, possa essere avallata con un sostegno finanziario finalizzato all'operatività dell'aeroporto nelle attuali modalità, ossia mediante una società anonima di gestione partecipata da enti pubblici. Il sostegno cantonale non si estende, per contro, al finanziamento dei futuri investimenti immobiliari, che dovranno avvenire a cura della Città di Lugano e/o di enti terzi, pubblici o privati.

Di seguito, schematicamente, gli investimenti previsti e la configurazione futura:

Importi in CHF	Totale	Cantone (40%)	Città di Lugano (60%)
Nuovo capitale azionario LASA	6'000'000.-	2'400'000.-	3'600'000.-
Copertura delle perdite cumulate eccedenti il capitale azionario a fine 2019	2'300'000.-	920'000.-	1'380'000.-
Copertura delle perdite di esercizio previste tra il 2020 e il 2024	6'500'000.-	2'600'000.-	3'900'000.-
Totale	14'800'000.-	5'920'000.-	8'880'000.-

⁷ Messaggio n. 10291 del 23 maggio 2019 del Municipio di Lugano

3.2 Modifica statuto Lugano Airport SA

La concretizzazione della proposta di risanamento finanziario, nonché l'eventuale partecipazione diretta di LASA alla gestione di voli, mirante alla ripresa del collegamento con Ginevra e/o Zurigo e dei voli stagionali precedentemente operati da Darwin, comporta la modifica dei seguenti articoli (cfr. "Nuovo testo", parte sottolineata) dello statuto di LASA.

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

L'adeguamento normativo sarà attuato da LASA nelle modalità previste dal Codice delle obbligazioni per la modifica dello Statuto della società anonima in parola.

Il contributo finalizzato alla continuità della società di gestione permetterà di assicurare l'operatività dello scalo a medio termine e costituisce la base di partenza per valutare se e come riattivare i voli di linea Lugano – Ginevra, rispettivamente Lugano – Zurigo, e in quale misura concretizzare le discussioni intavolate con i privati nelle ultime settimane, vuoi per una partecipazione pubblico – privato in LASA, vuoi per una prospettata privatizzazione tout court dell'aeroporto o per una soluzione intermedia. A tal proposito, si segnala che, naturalmente, sia la Città di Lugano, sia il Cantone, sono tenuti a coinvolgere i rispettivi legislativi per qualsivoglia passo in questa direzione, di conseguenza è garantita la facoltà di decidere sul futuro dell'aeroporto e la sua configurazione anche sull'eventuale fronte privato. Anzi, grazie alla ricapitalizzazione e

all'aumento della quota di capitale azionario del Cantone, quest'ultimo ha **maggiore facoltà e incisività** rispetto al passato nel processo decisionale.

Come che sia, senza ricapitalizzazione, non vi sarebbe alcuna discussione da attuare con i privati, poiché – come emerge inequivocabilmente dai Messaggi licenziati – l'unica prospettiva sarebbe la chiusura. **I firmatari del presente rapporto, ritengono invece che valga la pena tentare ancora la carta dell'aviazione civile – forse è l'occasione per la Svizzera di rivedere la legge sul cabotaggio almeno sul piano dell'aviazione grazie proprio alla lotta ticinese – senza escludere un'attività incentrata sui voli privati e la cosiddetta aviazione generale.** Non si tratta di rivendicare per il nostro Cantone uno statuto speciale, bensì il rispetto di una posizione consolidata nel tempo e costata non poca fatica. Pochi, nel dibattito, ricordano che lo stesso Consiglio federale ha attribuito allo scalo di Lugano – Agno la valenza nazionale⁸. È ora di (far) rispettare questo indirizzo e di fare ancora un ultimo tentativo nel **ripristinare i voli di linea**.

La Commissione della gestione saluta con favore l'interessamento dei privati e ritiene auspicabile una maggiore collaborazione in partenariato pubblico - privato. Il senso dell'operazione di ricapitalizzazione con soldi pubblici non è però quello di sistemare i conti della LASA per cedere ai privati solo le attività di loro interesse, negandosi la possibilità futura di voli di linea e, per di più, licenziando in ogni caso la stragrande maggioranza dei dipendenti. A maggior ragione, considerato come l'aviazione generale non riuscirebbe a sostenere finanziariamente i servizi della torre di controllo dello scalo sottocenerino, impossibilitando quindi qualunque attività di volo commerciale. Non vi è dunque solo il tema dei voli di linea per garantire quanti più posti di lavoro possibile, ma anche per garantire la stessa aviazione generale⁹.

Chi scrive confida che il CdA di LASA tenga presente tutte queste considerazioni e che gli stessi privati possano concretizzare il proprio interesse anche a fronte degli aspetti delicati e dell'interesse pubblico qui esposto.

3.3 Altri aspetti rilevanti per l'ente pubblico

Il Messaggio governativo e quello della città sul Ceresio enunciano tutta una serie di interventi necessari e prospettati per l'aeroporto. Da quelli logistico immobiliari a quelli tecnico informatici, passando per la revisione generale della scheda PSIA¹⁰ Lugano, insieme all'Ufficio federale dell'aviazione civile (UFAC), senza dimenticare i grandi progetti legati alla futura mobilità terrestre regionale (tram/treno e nuova circonvallazione Agno/Bioggio). Il presente rapporto non entra nel merito di tutti questi aspetti, permettendosi di rinviare alla documentazione di dettaglio, rilevando che **la situazione di urgenza impone un intervento immediato di ricapitalizzazione** e, solo in seguito, l'analisi di tutto quanto previsto nel panorama dei trasporti e delle infrastrutture per

⁸ Il Consiglio federale, approvando la scheda PSIA Lugano il 18 agosto 2004, ha attribuito lo scalo sottocenerino alla categoria degli aeroporti regionali di valenza nazionale, assieme a Berna/Belp, S. Gallo/Altenrhein e Sion.

⁹ Si ricorda che oggi l'aviazione generale rappresenta il 52% del fatturato di LASA e che, grazie ai prospettati investimenti in hangar e infrastruttura in generale, è destinato a crescere. Nel dicembre 2018 LASA e Luxaviation Group (succursale di ExecuJet Europe AG) hanno siglato un accordo che sta già dando i suoi frutti. Quest'ultima è infatti una società internazionale leader nel settore dell'aviazione d'affari che offre una vasta gamma di servizi di trasporto aereo. L'obiettivo è quello di sviluppare progetti nell'ambito dell'aviazione commerciale e privata. Lo stesso comprende tra l'altro anche l'incremento del settore dei voli charter e un marketing congiunto per promuovere la destinazione dell'aeroporto di Lugano come soluzione alternativa agli scali milanesi di Linate e Malpensa.

¹⁰ Il Piano settoriale dell'infrastruttura aeronautica (PSIA) è uno strumento di coordinamento e di pianificazione importante per la Confederazione. Nel PSIA, per ogni impianto aeroportuale, sono fissati: scopo, perimetro, linee guida dell'utilizzazione, urbanizzazione e condizioni quadro per l'esercizio. Lo PSIA costituisce quindi la base per la pianificazione, le costruzioni e l'esercizio di un aerodromo (concessione, regolamento d'esercizio).

scegliere la migliore via da percorrere nell'interesse del Cantone e non solo di LASA e/o dei privati manifestatisi di recente.

4. CONSIDERAZIONI COMMISSIONALI

4.1 Situazione attuale

È fatto notorio che l'aeroporto di Lugano-Agno da tempo sia costretto a combattere strenuamente per ritagliarsi un mercato, considerati i vincoli legali elvetic e la situazione contingente con le compagnie aeree che negli ultimi anni ne hanno determinato quando gli utili quando le perdite. In effetti, troppo spesso si dimentica che non sempre lo scalo ha navigato in cattive acque e che, nonostante tutte le avversità¹¹, LASA è riuscita anche a chiudere alcuni anni con degli utili¹².

Nel corso degli ultimi due anni, con la perdita (ci si augura temporanea) dei voli di linea, la situazione economico finanziaria è precipitata e, nel frattempo, è stato eroso il capitale sociale.

L'esecutivo di Lugano e il Governo cantonale hanno già presentato i rispettivi messaggi, compito e responsabilità dei due legislativi è ora quello di prendere una decisione affinché il destino dello scalo non sia segnato. Decidere di decidere, insomma.

Per essere chiari: senza la ricapitalizzazione postulata, LASA fallirà, rispettivamente l'aeroporto chiuderà dalla sera alla mattina, poiché privo della necessaria liquidità per far fronte alla gestione corrente, in particolare alla corresponsione dei salari ai dipendenti.

La situazione d'urgenza impone un'azione coordinata e responsabile della città e del Cantone, in seguito, occorrerà certo anche chinarsi sulla gestione non sufficientemente proattiva e lungimirante dello scalo – abbinata ad oggettive difficoltà del settore in tutta Europa – non tanto per accusare gli uni o gli altri, quanto piuttosto per evitare nel prossimo futuro di essere nuovamente in balia di fattori esterni senza una solida gestione autonoma che permetta non solo la sopravvivenza dello scalo ma, addirittura, il suo rilancio.

In effetti, lo sviluppo dello scalo è stato storicamente poco guidato dall'ente pubblico ed estremamente condizionato, invece, dalle scelte delle compagnie aeree (Crossair, Darwin, Swiss-Adria). Verosimilmente è anche per questo motivo che investimenti che andavano fatti da tempo sono rimasti in sospeso (ad es. estensione della pista, tarmac e terminal, avvicinamento satellitare) o, in ogni caso, benché decisi, bloccati da ricorsi privati. In questo contesto è pertanto viepiù apprezzabile il fatto che i due Messaggi gemelli del Municipio e del Governo rappresentino nella storia dell'aeroporto il primo documento con una visione d'insieme ed una strategia, per altro supportata da uno studio universitario credibile sull'indotto e l'occupazione generati.

In questo senso, dispiace per la situazione di stallo venutasi a creare a Lugano. In passato alcune resistenze erano date dall'onere dello scalo per buona parte sulle spalle della città, anche se l'infrastruttura era (ed è) al servizio dell'intera regione. Questa fondata preoccupazione troverebbe ora maggiore attenzione nella ripartizione dei costi anche grazie alla ricapitalizzazione e all'aumento della quota cantonale. Motivo in più per il Consiglio Comunale di procedere a sua volta all'accettazione del Messaggio. In effetti, e

¹¹ Per rimanere all'ultimo periodo basti pensare al grounding di Darwin prima (2017) e a quello di Adria poi (2019).

¹² Rapporto di gestione LASA 2015: + 140'000.00; 2016: + 610'000.00.

contrario, le perdite importanti attuali e i costi ingenti di dismissione dello scalo, sarebbero per la gran parte a carico della sola città.

Da ultimo, un altro aspetto su cui occorre fare chiarezza è quello dei rispettivi ambiti di competenza, in effetti, alcune prese di posizione politiche sembrano dimenticare che LASA è una società anonima e che né singoli municipali né singoli consiglieri comunali possono sostituirsi al CdA; CdA che, per altro, è stato eletto proprio dal Consiglio comunale di Lugano.

Il CdA rappresenta la società nei confronti dei terzi, il CdA è l'organo costitutivo e di vigilanza supremo della società e può o gestire gli affari della società direttamente o delegarli, ad esempio alla direzione generale (la soluzione più consueta). Secondo la legge però il CdA ha attribuzioni inalienabili e irrevocabili (art. 716a CO), e meglio: l'alta direzione della società e il potere di dare le istruzioni necessarie, la definizione dell'organizzazione, l'organizzazione della contabilità e del controllo finanziario, nonché l'allestimento del piano finanziario, per quanto necessario alla gestione della società, la nomina e la revoca delle persone incaricate della gestione e della rappresentanza, l'alta vigilanza sulle persone incaricate della gestione, in particolare per quanto concerne l'osservanza della legge, dello statuto, dei regolamenti e delle istruzioni, l'allestimento della relazione sulla gestione, la preparazione dell'assemblea generale e l'esecuzione delle sue deliberazioni e da ultimo, ma non meno importante, l'avviso al giudice in caso di eccedenza dei debiti.

La situazione delicata dell'aeroporto non rappresenta solo un problema da risolvere sul fronte economico finanziario, bensì anche un'occasione da cogliere al fine di chiarire per il prossimo futuro i ruoli delle varie istanze. Ognuno è chiamato a svolgere il proprio compito, istituzionale e/o societario, garantendo sempre però un gioco di squadra, senza considerazioni di natura elettorale sul breve termine, bensì con una visione a medio – lungo termine per la Città e per l'intero Canton Ticino.

La composizione di diversa sensibilità politica all'interno del CdA, affiancata da esperti del settore dell'aviazione, deve essere sufficiente a fornire la legittimazione all'azione di LASA, che può, naturalmente, essere oggetto di critiche, ma non di una sorta di "effetto sostituzione". In questo caso, chi fosse di questo avviso, dovrebbe impegnarsi per destituire il CdA di LASA e non per bloccarne l'attività e dunque, di fatto, contribuire al fallimento della società stessa e alla conseguente inevitabile chiusura dello scalo.

La Commissione della gestione rimane fiduciosa e conta sul superamento dell'impasse creatosi a Lugano e dunque sul voto favorevole del Consiglio Comunale entro la fine del mese di novembre. Si ricorda per ogni evenienza che i crediti cantonali sono vincolati e che senza una decisione di approvazione del Messaggio della Città di Lugano da parte del Consiglio comunale, questi non verranno erogati (art. 5 del decreto legge annesso al presente rapporto).

4.2 Approfondimenti

Il Governo ha licenziato il suo Messaggio lo scorso 4 settembre. La Commissione della gestione e delle finanze si è confrontata sul tema già dalla sua prima seduta successiva, il 10 settembre, decidendo di procedere all'audizione del Governo e di una delegazione della LASA.

In data 17 settembre ha dunque avuto luogo l'audizione in Commissione della gestione, presenti il direttore del DT e membro di CdA Claudio Zali, nonché Marco Borradori (sindaco di Lugano e presidente del CdA), Maurizio Merlo (direttore di LASA), Athos Foletti

(segretario CdA) e Raoul Paglia (membro di CdA)¹³. La Commissione, preso atto dell'esposizione di LASA, che confermava in sostanza tutte le indicazioni contenute nei due Messaggi, nonché del grounding di Adria Airways, della mancata intenzione di Swiss di volare da/per Lugano – Agno, e, non meno importante del lavoro ridotto richiesto e concesso per il personale dello scalo¹⁴, ha concluso che dato l'aggravarsi della situazione si imponeva un intervento pronto e risolutivo della politica cantonale.

I commissari si sono così confrontati nelle sedute 24 settembre, 1. e 8 ottobre, fino a concordare una linea maggioritaria anche se non univoca, designando quale co-relatori Natalia Ferrara e Boris Bignasca nella seduta del 15 ottobre, con l'auspicio di una celere evasione data la situazione estremamente delicata venutasi a creare.

Da qui il presente rapporto, discusso ampiamente e sottoscritto in Commissione della gestione e finanze in data 22 ottobre 2019.

a) Indotto

Il Centro di competenze per l'aviazione della Facoltà di economia, giurisprudenza e scienze sociali dell'Università di San Gallo (CFAC – UniSG 2019) per la parte legata all'impatto economico dell'aeroporto si è rivolto a INFRAS, società indipendente di ricerca e consulenza con sede a Zurigo, incaricata anche dalla Confederazione per molteplici progetti legati anche allo sviluppo sostenibile.

INFRAS ha realizzato un proprio studio sull'aeroporto di Lugano¹⁵ e ha concluso che sul piano dell'occupazione vi è un indotto importante. Purtroppo, l'ultimo anno analizzato integralmente è il 2017 (che comprende anche i dati di Darwin Airlines). È attesa l'analisi 2018, frattanto, è possibile stabilire che l'aeroporto negli ultimi 10 anni ha contribuito alla creazione / mantenimento dei seguenti posti di lavoro:

Diretti	265 – 530
Indiretti	160 – 280
Indotti	480 – 855

Sommando, si tratta di minimo 905 posti di lavoro e massimo 1'665 nel periodo 2008 – 2017¹⁶. **In buona sostanza, l'aeroporto di Lugano – Agno è tra i primi datori di lavoro del nostro Cantone.**

Con la perdita prima dei voli di linea che collegavano Lugano a Ginevra (gennaio 2018) e, di recente, quello da / per Zurigo (settembre 2019), lo scalo ha subito una riduzione drastica dei passeggeri e, naturalmente, dei ricavi. Se già in passato è stata stabilita l'importanza di un intervento cantonale a sostegno dell'aeroporto, oggi questa rafforzata partecipazione appare viepiù imprescindibile. Non si tratta di mettere un cerotto ad una gamba di legno, bensì di fornire una stampella, affinché l'aeroporto possa tornare stabile sulle proprie gambe, in considerazione, in primis, dei posti di lavoro (diretti ed indiretti) e dell'indotto su suolo ticinese. Prima di approfondire il tema dei posti di lavoro, giova ricordare, quasi a valere quale premessa, che l'indotto non è una millanteria, bensì un aspetto misurabile, anche se solo parzialmente, che nel caso concreto dell'aeroporto di Lugano – Agno, depone a favore della ricapitalizzazione.

L'indotto rappresenta un insieme di attività economiche strettamente correlate all'attività svolta da un'impresa principale. L'aeroporto, al pari di altre grandi imprese, produce effetti

¹³ Verbale CGF 17 settembre 2019

¹⁴ Solo fino alla fine del mese di novembre 2019

¹⁵ Economic Impacts of Lugano Airport (2018)

¹⁶ Rapporto INFRAS integrato nel Messaggio 10291 a pag. 11

immediati sul piano socio economico nella regione, dall'aumento / consolidamento della popolazione occupata del ceto medio, a quello della popolazione residente, anche del ceto alto. Quale **indotto diretto** si fa riferimento alle oltre 60 imprese locali che forniscono direttamente beni e servizi allo scalo¹⁷.

Inoltre, quale **indotto indiretto**, si possono citare ancora più imprese che forniscono servizi o beni alle oltre 60 imprese direttamente collegate all'aeroporto. In effetti, ciascuna delle società sopracitate a sua volta intrattiene relazioni d'affari con altre società del tessuto ticinese. In buona sostanza, attorno all'aeroporto, nonostante la sua ridotta attività, gravitano centinaia di imprese.

La valutazione dei benefici indotti dalla presenza dall'aeroporto in Ticino va attuata tenendo conto delle interdipendenze che sussistono tra i diversi settori economici. Certo è che in Ticino lo scalo di Lugano – Agno rappresenta un'opportunità e un vantaggio tangibile sul fronte turistico, ma anche dei servizi e del gettito fiscale. Per una maggiore completezza di informazioni, si rimanda allo Studio del Centro di competenze dell'aviazione civile dell'Università di San Gallo (CFAC – UniSG 2019).

Vero è che la situazione dello scalo è mutata sensibilmente, in particolare a seguito del fallimento di Adria e dunque dell'azzeramento dei voli di linea, vero è però anche che laddove fallisse l'aeroporto in sé qualsiasi indotto verrebbe azzerato, e, anzi, una dismissione, una chiusura dello scalo, genererebbe ingenti costi.

b) Valenza regionale

Sul piano nazionale, come negli ambiti ferroviario e stradale, anche in quello dell'aviazione la Svizzera dispone di un'infrastruttura efficiente, che offre alla popolazione e all'economia collegamenti con i centri europei e mondiali.

Il traffico aereo di linea svizzero serve 180 destinazioni in 55 Paesi e svolge quindi una funzione essenziale dal punto di vista economico. Non solo attraverso i tre aeroporti nazionali di Zürich-Kloten, Genève-Cointrin e Basel-Mulhouse, bensì anche grazie a quelli regionali. Al di là del servizio all'utenza, spesso si trascura che gli aerodromi minori svolgono una funzione importante, in particolare per la formazione dei futuri piloti di linea¹⁸.

La Commissione della gestione e finanze rileva l'importanza di avere uno scalo che ci permette di essere presenti sulle cartine mondiali dell'aviazione, ma non solo. Il Ticino vuole essere sempre di più terra di destinazione e non solo di transito. Collegamenti ferroviari dunque quale trampolino e non trappola per il nostro Cantone. Se il polo di Zurigo e quello di Milano si avvicinano al punto da far scomparire la nostra regione, il rischio è quello di un Cantone sempre più periferico, povero e, di conseguenza, viepiù trascurabile. Vi sono inoltre altre opportunità da cogliere che non sono a portata di treno, per esempio Francoforte o Monaco. Pensiamo ad esempio alla gestione in utile dell'aeroporto di Altenrhein – San Gallo, garantita dalla sinergia fra lo scalo e il gruppo People's Air Group¹⁹ riunite nella medesima holding, che copre diverse destinazioni e che può rappresentare un modello di business per il nostro scalo.

La chiusura *tout court* dell'aeroporto significherebbe non solo perdere una via di collegamento nazionale ed internazionale, ma anche segnare la fine di un'epoca e

¹⁷ La CGF ha avuto accesso all'elenco completo delle società in parola, allegato al verbale della stessa 22.10.2019.

¹⁸ Fonte Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni DATEC.

¹⁹ www.peoples.ch/home

iniziare una nuova contraddista dalla rassegnazione, dal ridimensionamento, dall'assenza di visioni e investimenti lungimiranti.

Non solo Lugano – Agno per raggiungere la Romandia e Zurigo, e volare altrove, ma anche per attrarre in Ticino sia professionisti, sia turisti. Altrove, non senza difficoltà, è stato il caso, e l'auspicio è che anche nel nostro Cantone, grazie allo scalo sottocenerino, questo sia possibile²⁰.

c) Posti di lavoro diretti

A seguito del fallimento di Adria (settembre 2019), LASA ha chiesto ed ottenuto (ottobre 2019) dal Cantone l'orario ridotto per il personale legato ai voli di linea. La misura – temporanea – vuole essere un'alternativa al licenziamento. In buona sostanza, lo Stato (per un lasso di tempo e se si ritiene che l'attività possa ripartire) versa delle indennità al personale interessato come se questo fosse già iscritto in disoccupazione.

Il tema dei posti di lavoro non è di secondo piano in Ticino, poiché, come noto, rispetto al confronto elvetico, il nostro Cantone conosce tassi di disoccupazione più alta, in particolare disoccupazione di lunga durata e per persone in età più avanzata, e minori occasioni di riqualifica e ricollocamento.

La crisi della piazza finanziaria, che persiste anche dopo 10 anni, i mancati investimenti e l'insufficiente creazione di nuovi posti di lavoro a beneficio di residenti e con salari adeguati, fanno sì che – al di là delle più ottimistiche statistiche – ognuno di noi conosca almeno una persona disoccupata e si sia già confrontato direttamente o nella propria cerchia ristretta con il problema della perdita del lavoro e la difficoltà di trovarne un altro.

Considerato l'investimento pubblico richiesto, è utile sottolineare che non solo LASA, ma lo scalo in senso più lato, è un datore di lavoro di tutto rispetto sul piano cantonale.

LASA impiega direttamente attualmente 77 persone. I relatori del presente rapporto hanno avuto accesso a informazioni personali ancorché anonimizzate, e la situazione (a beneficio della discussione e della decisione del Parlamento ticinese) può essere riassunta con questi dati aggregati:

Età		Anni di servizio		Figli a carico	
<35 anni	16	1-5	29	1	16
35 – 45	21	5-10	9	2	15
45 – 55	21	10-20	18	3	3
>55 anni	19	>20	21	>3	0

Importante è il tema dell'**impiegabilità** di queste persone, ossia del valore di ogni singolo lavoratore sul mercato risultante dalla propria preparazione ed esperienza formativa e professionale, considerata la richiesta concreta e contingente del mercato di riferimento. L'impiegabilità non dipende infatti solo dalle caratteristiche oggettive della persona (profilo, età, condizioni di salute, condizione familiare, domicilio, ecc.) bensì anche dalla richiesta del mercato, ossia dall'andamento dell'economia, dal numero di persone con le stesse

²⁰ Un solo esempio, a titolo di ispirazione e non di paragone. Gli aeroporti regionali pugliesi di Bari e Brindisi hanno registrato negli ultimi anni un incremento notevole non solo per i voli nazionali bensì anche quale incentivo al turismo locale nella regione. Nel 2018 l'incremento di passeggeri è stato di oltre il 7% con in totale ben 7.49 mio solo su Bari e Brindisi. I risultati locali hanno permesso anche di aprire a nuove tratte, ad esempio sempre nel 2018, il collegamento con Mosca.

caratteristiche presenti e alla ricerca di un impiego, del numero di imprese sul territorio che assumono quella determinata figura professionale e via di seguito.

Il punto non è dunque se il personale di LASA è capace, bensì se il mercato è capace di assorbire tutti questi profili o meno. La risposta purtroppo non è positiva, poiché i fattori dell'età, del lungo impiego senza cambiare settore, della particolarità dell'attività e, più in generale, della situazione occupazionale in Ticino, rendono un ricollocamento di queste persone estremamente difficile, con tutto ciò che ne consegue. In effetti, il Cantone può decidere di non ricapitalizzare LASA, ma non può sottrarsi (a giusta ragione) dai suoi obblighi attraverso le assicurazioni sociali.

Il calcolo è presto fatto: costa meno investire nello scalo e tentare il rilancio che non corrispondere alcuni milioni di indennità di disoccupazione al personale. Meglio pagare per provare a (ri)decollare o per stare a terra?

d) Posti di lavoro indiretti

Tanto più che le implicazioni sono importanti anche sul fronte del gettito di imposta (chi non lavora più, non paga le stesse imposte di prima), anche perché, oltre ai dipendenti diretti di LASA, vi sono anche almeno 178 dipendenti indiretti impiegati allo scalo.

Ossia personale alle dipendenze di tutta una serie di altre società che a loro volta, a seguito della chiusura di Lugano – Agno perderebbe il proprio impiego o si troverebbero in seria difficoltà dovendo contare su un ricollocamento²¹.

Ora, da più parti, si sono alzate voci di ricollocamenti nell'amministrazione cantonale o ancora di aiuto ai dipendenti attraverso un piano sociale.

È l'occasione per fare chiarezza e tenere bene presente quanto segue:

- i lavoratori sono alle dipendenze di LASA, confrontata con un deficit e senza alcun bene da poter realizzare; se LASA fallisce non vi è nessun margine per un piano sociale o altre forme di aiuto al personale;
- LASA così come le altre società che impiegano personale legato all'attività dell'aeroporto sono società di diritto privato. Si applicano le norme del Codice delle obbligazioni (CO), rispettivamente del CCL di riferimento dove presente;
- nel CCL ora in vigore e in quello già sottoscritto e applicabile dal 1. gennaio 2020, non è sancito un obbligo di piano sociale in caso di licenziamenti di massa da parte di LASA;
- il CO prescrive un obbligo di negoziazione di piano sociale se il datore di lavoro occupa abitualmente almeno 250 lavoratori e intende licenziare almeno 30 lavoratori sull'arco di 30 giorni (art. 335i), non è il caso di LASA e delle altre società sopra citate.

Al di là degli obblighi di legge, se anche LASA volesse offrire su base volontaria un piano sociale, non avrebbe la disponibilità finanziaria per farlo. Ne consegue che l'ente pubblico, sul piano comunale e cantonale, dovrebbe presentare un messaggio per farsi approvare un credito da destinare a tale fine. Questo sarebbe uno dei potenziali costi da considerare nel caso di chiusura / dimissione pianificata dello scalo.

²¹ La CGF ha avuto accesso all'elenco completo delle società in parola e al numero di posti di lavoro, pure allegato al verbale della stessa 22.10.2019.

e) Eventuale perdita strutturale ricorrente – opportunità compagnie low cost

Allo stato attuale, è indispensabile la ricapitalizzazione della LASA, per tutti i motivi ampiamente sopra esposti. In prospettiva, nell'attesa che LASA accerti la possibilità di ripristinare voli di linea – almeno da / per Ginevra in tempi brevi – occorrerà che la classe politica affronti il tema dell'eventuale perdita strutturale ricorrente.

L'obiettivo è per tutti quello che l'aeroporto possa risollevarsi e che il prima possibile possa pareggiare i suoi conti e, perché no, generare utili, come è già avvenuto in passato. Nondimeno, una riflessione si impone a sapere se – anche in caso di perdite strutturali ricorrenti – non si giustificerebbe il mantenimento dell'aeroporto.

In questo rapporto si è in particolare fatto riferimento allo Studio del Centro di competenze per l'aviazione della Facoltà di economia, giurisprudenza e scienze sociali dell'Università di San Gallo (CFAC – UniSG 2019) per quanto attiene all'indotto per l'intero Cantone.

Un altro aspetto, che è stato toccato solo marginalmente dalla Commissione della gestione e finanze nelle sue ponderazioni e che merita approfondimento è quello del cambiamento sostanziale che potrebbe avvenire a Lugano – Agno se la legge sul cabotaggio (vedi introduzione) potesse essere rivista, rispettivamente se, a fronte del disinteresse di Swiss, fosse immaginabile non solo l'ingaggio di altre compagnie estere, ma, in particolare, di compagnie low cost.

Da un'inchiesta dello scorso anno²² è emerso che da quando sono apparse in Italia (venti anni fa) le compagnie low cost non è cambiato solo il modo di viaggiare. Aeroporti secondari regionali, allora piste dimenticate, hanno iniziato a spostare milioni di passeggeri in tutta Europa. L'esempio più eclatante è quello di Bergamo Orio al Serio, che grazie a Ryanair (che vi ha installato la sua più importante base italiana), rappresenta oggi il terzo aeroporto nazionale con oltre 12 milioni di passeggeri e ben 56 mila posti di lavoro per l'economia locale. O ancora Treviso, che raggiungeva a malapena i 150 mila passeggeri, e che nel 2017 ha superato per la prima volta i 3 milioni. Come pure Bari e Brindisi, che hanno quadruplicato il traffico, Pisa che l'ha quintuplicato e Pescara l'ha moltiplicato per sei.

Questi aeroporti sono in mano pubblica, e negli ultimi 10 anni sono stati investiti EUR 1.2 mia pur di assicurarsi questi voli. Perché? Perché ne vale la pena. Secondo KPMG²³ per ogni euro investito, i benefici sul PIL si moltiplicano per 70.

Questo genere di voli non hanno un impatto diretto solo sul turismo, bensì anche sul modo di lavorare e, addirittura studiare. Con l'aeroporto è cresciuta anche l'Università di Bergamo, e il fare impresa, con un accesso globale agevolato dal poter volare a prezzi contenuti anche per PMI locali, che nel giro di pochi anni hanno promosso un processo di internazionalizzazione prima impensabile. Nuovi mercati, relazioni più ampie, possibilità di diversificare e dunque contenere i rischi in caso di difficoltà in un determinato settore e/o Paese. Tornando al turismo, una cittadina come Treviso, grazie alle compagnie low cost, è diventata una destinazione nuova a tutti gli effetti (542'000 visitatori nel 2017, quasi 375'000 turisti che hanno anche pernottato, per una spesa di oltre EUR 58 mio).

Le low cost, per altro, alle volte aprono le porte anche alle compagnie di bandiera e ai grandi gruppi dell'aviazione.

²² Panorama nr. 32, 2 agosto 2018, "Traino low cost"

²³ KPMG fa parte delle cosiddette "Big Four", ovvero le quattro società di revisione maggiori che a livello mondiale coprono la grande parte del mercato. È una società di fornitura di servizi professionali alle imprese, specializzata nella revisione appunto, ma anche nell'organizzazione contabile, nella consulenza manageriale e nei servizi fiscali, legali e amministrativi. Attiva in oltre 150 Paesi e con qualcosa come 200'000 dipendenti.

Un esempio già citato in questo rapporto è quello degli scali di Bari e Brindisi in Puglia. Nel 2010 si parte con l'accordo tra Ryanair e la Regione (la società di gestione degli scali è in mani pubbliche, come nel caso di Lugano – Agno) e importanti investimenti: EUR 12.5 mio / anno di contributo per il marketing turistico e EUR 5 mio di sconti sui servizi aeroportuali. L'indotto è enorme, e con l'impatto economico finanziario sull'intera regione Puglia, cresce anche l'interesse per lo scalo. Dopo la low cost, sono arrivate infatti anche Air France, British e dal 2018 anche Lufthansa...

Così, si sono moltiplicate le strutture ricettive, sono stati ristrutturati immobili, creati alberghi diffusi in borghi fantasma, sono cresciute e migliorate le attività di ristorazione e molto altro. Forse per il futuro dello scalo e del nostro Cantone vale la pena anche considerare questi aspetti di politica regionale attuata nella vicina Italia, che hanno permesso passi da gigante non solo nel settore turistico, naturalmente non senza dimenticare le peculiarità dello scalo sottocenerino e, per il momento, il fatto che la lunghezza della pista limiti i modelli di velivolo e dunque la capienza e, di conseguenza, l'interesse delle compagnie.

Per altro, di recente, **il Consiglio di Stato ha licenziato un Messaggio da ben 40 milioni di franchi destinati allo sviluppo economico nel periodo 2020 - 2023**. I principali obiettivi perseguiti concernono l'aumento della competitività delle PMI, il rafforzamento delle destinazioni turistiche e il sostegno alle regioni periferiche a potenziale inespresso²⁴. Utile sarebbe certamente una sinergia fra questi importanti investimenti e i progetti di consolidamento e sviluppo dell'aeroporto, che, come spiegato lungamente, non potranno vedere la luce in nessuna forma se non è dapprima garantita la ricapitalizzazione postulata e auspicata con questo rapporto.

Riassumendo, secondo l'ampia maggioranza della Commissione della gestione e delle finanze, visto tutto quanto precede, è indispensabile che l'ente pubblico eviti il fallimento di LASA, rispettivamente la chiusura dell'aeroporto nell'immediato, garantisca attraverso l'approvazione dei crediti proposti sia la copertura delle perdite in essere, sia sufficiente liquidità per il prossimo periodo, affinché LASA possa e, anzi, debba determinare in tempi brevi, in ogni caso entro e non oltre il 31 dicembre 2020, se e su quale genere di gestione puntare, anche valutando la strada di partenariato pubblico – privato e tutte le possibilità che le si presentano e che vorrà in maniera pro attiva generare.

La Commissione della gestione e finanze chiede al Consiglio di amministrazione di LASA di riferire agli azionisti, ossia alla città di Lugano e al Cantone, e, contestualmente alle rispettive Commissioni della gestione, in tempo utile, in ogni caso entro il prossimo **31 dicembre 2020**, se l'aviazione civile è ancora possibile e in quale misura, in particolare se e quando verrebbe ripristinato uno (o più) voli di linea, nonché un piano di investimento per il prossimo futuro.

In questo senso, la Commissione della gestione e finanze, ad ampia maggioranza, ha deciso di accogliere solo parzialmente la richiesta di credito del Consiglio di Stato per il periodo 2020 – 2024, e meglio chiedendo di approvare al Gran Consiglio un credito quadro pari a **CHF 1'560'000.00** per il periodo 2020 – 2022.

²⁴ Messaggio 7725 del 16 ottobre 2019.

5. CONCLUSIONI

L'ampia maggioranza dei partiti e dei commissari, indipendentemente dalla propria posizione sull'aviazione, sull'aeroporto, sul partenariato pubblico – privato e ogni altro aspetto, ritiene che in questo momento sia necessario votare a favore della ricapitalizzazione, ossia della sopravvivenza di LASA e, di conseguenza, dell'aeroporto. Al fine di valutare ogni possibile opzione futura, compreso un eventuale graduale e proficuo coinvolgimento dei privati, e non rassegnarsi alla cessione immediata ai privati, o, peggio, al fallimento.

La maggioranza della Commissione gestione e finanze, sulla base di quanto precede, invita il Gran Consiglio ad approvare il Messaggio governativo n. 7708, sulla scorta delle sopraccitate considerazioni commissionali e con le puntuali modifiche apportate al decreto legislativo, in particolare lo stanziamento vincolato del credito cantonale, solo in caso di decisione ugualmente favorevole del Legislativo luganese (art. 5), nonché l'adeguamento del credito di cui all'art. 2 cpv. 1.

La maggioranza della Commissione gestione e finanze invita dunque il Gran Consiglio a sostenere la richiesta di aumento della quota di partecipazione del Cantone nella Lugano Airport SA (LASA) dal 12.5% al 40% con lo stanziamento di un credito:

1. di investimento di CHF 2'400'000.- per la seconda ricapitalizzazione della Lugano Airport SA,
2. 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. di CHF 1'560'000.- totali a gestione corrente per la copertura della quota parte delle previste perdite di esercizio di LASA per il periodo 2020 - 2022.

La maggioranza della Commissione gestione e finanze invita quindi il Gran Consiglio ad aderire al Decreto legislativo allegato al presente rapporto.

Per la maggioranza della Commissione gestione e finanze:

Natalia Ferrara e Boris Bignasca, relatori
Agustoni - Caprara - Caverzasio -
Dadò - Farinelli - Foletti - Fonio -
Guerra - Marchesi - Pini - Quadranti

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 maggioranza 22 ottobre 2019 n. 7708 R1 della Commissione gestione e finanze,

d e c r e t a :

Articolo 1

¹È stanziato un credito di 2'400'000.- franchi per la partecipazione finanziaria del Cantone alla seconda ricapitalizzazione della Lugano Airport SA.

²È stanziato un credito di 920'000.- franchi quale partecipazione alla copertura delle perdite cumulate eccedenti il capitale azionario previste a fine 2019.

³Il credito complessivo di 3'320'000.- franchi è iscritto al conto degli investimenti del Dipartimento del territorio, Servizi generali.

Articolo 2

¹È stanziato un credito quadro di 1'560'000.- franchi per la copertura delle perdite di esercizio della LASA previste negli anni 2020 - 2022.

²Il credito è iscritto al conto di gestione corrente del Dipartimento del territorio, Servizi generali.

Articolo 3

¹Il sostegno cantonale è escluso per quanto concerne il finanziamento dei futuri investimenti immobiliari.

²Sono pure esclusi ulteriori finanziamenti in aggiunta a quanto previsto agli articoli 1 e 2.

Articolo 4

È approvata la modifica degli articoli 2, 5 e 18 dello statuto della Lugano Airport SA.

Articolo 5

Lo stanziamento dei crediti di cui agli art. 1 e 2 del presente decreto è vincolato alle concessioni preventive, da parte del Comune di Lugano, del credito d'investimento per la ricapitalizzazione della Lugano Airport SA, del credito d'investimento per la copertura delle perdite riportate a bilancio al 31 dicembre 2019 e del credito annuo ricorrente di gestione corrente per gli anni 2020-2024 a copertura delle perdite d'esercizio della società, di cui al messaggio municipale n. 10291 del 23 maggio 2019 o, in alternativa, fino al 2022 come da decisione cantonale.

Articolo 6

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.