

Messaggio

numero

7708

data

4 settembre 2019

Dipartimento

TERRITORIO / FINANZE E ECONOMIA

Concerne

Richiesta di aumentare la 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**

Signor Presidente,
signore e signori deputati,

sottoponiamo alla vostra attenzione la proposta di aumentare la quota di partecipazione del Cantone nella Lugano Airport SA (LASA) con lo stanziamento di una partecipazione finanziaria di CHF 3'320'000.- quale investimento e CHF 520'000.- annui a gestione corrente per il periodo 2020-2024 (CHF 2'600'000.- totali) quale sostegno allo sviluppo dell'aeroporto di Lugano/Agno, con le tre causali seguenti:

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

1. SITUAZIONE GENERALE

1.1 Cronistoria

In data 11 ottobre 2005 il Parlamento cantonale approvava il Messaggio n. 5663 del 15 giugno 2005 del Consiglio di Stato che proponeva una partecipazione finanziaria del Cantone per l'Aeroporto regionale di Lugano-Agno di CHF 1'940'000.- confermando, di fatto, l'importanza dello scalo sottocenerino nell'ambito dell'offerta infrastrutturale della nostra regione. Dell'importo votato, CHF 500'000.- erano destinati al capitale azionario

costitutivo (CHF 4 mio) della nuova società di gestione (Lugano Airport SA) e CHF 1'440'000.- come “partecipazione negli investimenti prioritari volti all'ammodernamento delle infrastrutture aeroportuali”. Questa partecipazione del 12.5% nel capitale azionario (la parte rimanente dell'87.5% è della Città di Lugano) ha permesso al Cantone di essere rappresentato nel Consiglio di amministrazione.

Nel 2012 (approvazione da parte del Gran Consiglio: 15 febbraio 2012) è stato concesso un secondo contributo alla Lugano Airport SA in ragione di CHF 450'000.- volti ad accompagnare la Città di Lugano nella ricapitalizzazione resasi necessaria a seguito degli effetti sull'attività dello scalo della crisi economica mondiale della fine dello scorso decennio.

In concreto il Cantone finora ha quindi già investito per l'aeroporto di Lugano CHF 2.39 mio.

Va pure rilevato come il Gran Consiglio, entrando nel merito della mozione del 21 giugno 2011 (Messaggio n. 7333 del 20 giugno 2017) dei deputati Stefano Fraschina e Lorenzo Quadri (ripresa dal deputato Lorenzo Jelmini) “10 milioni di franchi per il futuro di Lugano Airport”, il 16 giugno 2018, pur respingendola per gli aspetti puntuali, invitava il Consiglio di Stato ad affiancare la Città di Lugano nel sostenere l'aeroporto di Lugano/Agno quale elemento importante di sviluppo economico regionale.

Da parte sua, il Municipio di Lugano lo scorso 23 maggio 2019 ha sottoposto al proprio legislativo il Messaggio Municipale n. 10291 nel quale definisce una chiara strategia di rilancio dello scalo sottocenerino, basata anche sull'aumento della quota di partecipazione del Cantone dal 12.5% al 40%, che necessita di un intervento immediato concernente tre posizioni finanziarie della gestione di LASA (1. seconda ricapitalizzazione – 2. copertura delle perdite eccedenti il capitale azionario previste a fine 2019 – 3. copertura delle previste perdite di esercizio per il periodo 2020 – 2024).

Si è consapevoli della particolare situazione della mobilità aerea regionale che ha portato a questa situazione, laddove l'importanza dell'aeroporto sottocenerino è messa in discussione dai sostanziali, recenti e futuri, miglioramenti della mobilità terrestre sull'asse nord/sud dati in particolare dalle due gallerie di base della trasversale ferroviaria alpina. Va però osservato che la nuova offerta di mobilità ferroviaria è già presente da fine 2016, allorché l'apertura della galleria di base del San Gottardo (GBG) ha ridotto di quasi trenta minuti la percorrenza Lugano – Zurigo. La prossima apertura della galleria base del Monte Ceneri (GBC) diminuirà ulteriormente i tempi di percorrenza da Lugano a Zurigo di poco più di dieci minuti.

I vari vettori di mobilità vanno però contestualizzati, laddove ognuno ha una sua particolare collocazione strategica. In quest'ottica i collegamenti aerei, e lo studio del Centro di competenze aeronautiche dell'università di San Gallo (relazione finale del 6 maggio 2019) lo conferma, hanno una loro valenza per l'economia regionale e cantonale, specie per i collegamenti verso est o verso ovest o a più lunga distanza.

Per questi motivi lo scrivente Consiglio di Stato ritiene di dar seguito alle indicazioni del Gran Consiglio del 16 giugno 2018 e a quelle del Municipio di Lugano del 23 maggio 2019 e vi sottopone il presente Messaggio che esplicita il sostegno finanziario del Cantone al rilancio dell'aeroporto di Lugano/Agno.

La presente richiesta di credito viene formulata, a maggior ragione, nella consapevolezza dei recenti sviluppi della situazione sia per quanto attiene all'iter del Messaggio Municipale 10291 del 23 maggio 2019 e alla discussione politica suscitata, sia per quel che ne è delle

recenti esternazioni mediatiche di disimpegno da parte di Swiss (per il futuro del volo Lugano-Zurigo, contrattualmente assicurato almeno fino ad ottobre 2020) e di Zimex (per l'eventuale avvio di un collegamento di linea con Ginevra). Queste indicazioni negative, peraltro ancora da approfondire e non costituenti decisioni definitive, devono in questo particolare momento essere ponderate con il prevalente interesse alla salvaguardia dei posti di lavoro e al mantenimento dell'operatività dello scalo. Scopo del presente Messaggio è infatti in primo luogo quello di assicurare la sopravvivenza di LASA, risanandola finanziariamente e conferendole i mezzi per tornare ad operare in modo proattivo, il che è la premessa imprescindibile per poter stipulare credibilmente degli accordi contrattuali funzionali al rilancio dell'attività dello scalo.

Il rifinanziamento di LASA costituisce una conditio sine qua non anche per valutare delle diverse prospettive di gestione dello scalo, approfondendo scenari in cui si rinuncia ai voli di linea (e gli oneri che questi comportano) in favore di un'attività incentrata sui voli privati e la cosiddetta "general aviation". E' comunque palese che questo eventuale cambio di paradigma – in ogni caso preferibile alla chiusura pura e semplice – equivarrebbe ad un pesante ridimensionamento dello scalo, implicante la perdita della maggior parte dei posti di lavoro e la sensibile riduzione dell'indotto generato dall'attività dell'aeroporto.

1.2 Indirizzi cantonali

Il Consiglio di Stato ha da tempo chiaramente affermato di ritenere che lo scalo sottocenerino sia di valenza cantonale per assicurare i collegamenti aerei di linea e d'affari con il resto della Confederazione.

In particolare ci si riferisce alla scheda M9 (Infrastruttura aeronautica) di rango "Dato acquisito" del PD del 2009 laddove, abbandonando il precedente indirizzo di "complementarità" tra i due aeroporti di Locarno e Lugano, per l'aeroporto sottocenerino è stato definito l'indirizzo di *... "assicurare i collegamenti aerei di linea e d'affari con il resto della Confederazione e con le maggiori capitali europee"* come pure alla politica cantonale in materia d'infrastruttura aeronautica (PCIA) del 2006.

Da parte sua 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.

L'Ufficio federale dell'aviazione civile (UFAC) nel mese di dicembre 2018 ha avviato il progetto di revisione generale della scheda PSIA Lugano, la cui portata va ben oltre i soli aspetti territoriali. Questo progetto coinvolge le Autorità locali e regionali, terrà conto dei grandi progetti legati alla futura mobilità terrestre regionale (Tram/treno e nuova circonvallazione Agno/Bioggio) e, per l'aeroporto, si baserà sullo studio del Centro di competenze aeronautiche dell'università di San Gallo, che è alla base della nuova strategia di rilancio dell'aeroporto.

1.3 Situazione attuale

1.3.1 Personale impiegato all'aeroporto

Lo studio dell'università di San Gallo ha evidenziato non solo la valenza economica, ma anche i posti di lavoro generati dalla presenza dello scalo.

Con particolare attenzione a quest'ultimo aspetto va evidenziato che la Lugano Airport SA impiega 77 dipendenti, ai quali se ne aggiungono una trentina necessari per la sicurezza dei voli e dello scalo. Questi profili professionali sono specializzati ed in caso di chiusura dello scalo sarebbero difficilmente ricollocabili nel mercato del lavoro cantonale.

Oltre a ciò, vi sono quasi 200 ulteriori posti di lavoro direttamente legati alle attività di volo, passando dalla compagnia che assicura i voli di linea, alla scuola di volo e ad altre aziende basate a Lugano/Agno.

1.3.2 Aspetti logistici ed operativi

Le infrastrutture dell'aeroporto di Lugano/Agno datano in gran parte agli anni ottanta e, fatto salvo qualche intervento di mantenimento delle capacità operative descritto nel MM 10291 del 23 maggio 2019 (allegato), richiedono ora diversi interventi. Le infrastrutture di avvicinamento strumentale, indispensabili per mantenere i voli di linea e quelli d'affari, richiedono pure degli interventi.

Indipendentemente dalla necessità di risanare LASA, l'Ufficio federale dell'aviazione civile, con la Città di Lugano ed il Dipartimento del territorio, nel dicembre 2018 ha iniziato il progetto di revisione della pianificazione dell'aeroporto, cioè della scheda del Piano settoriale dell'infrastruttura aeronautica (PSIA) di Lugano approvata nell'agosto del 2004 dal Consiglio federale.

1.3.3 Aspetti economici

La crisi mondiale del 2008 dapprima, ed il riorientamento continentale del settore dell'aviazione regionale poi, hanno modificato la valenza dell'aeroporto di Lugano e la sua attrattività per alcune tipologie di utenza. Tolto il regolare collegamento aereo di linea del Ticino con Zurigo/Kloten, le altre destinazioni di questo tipo sono state abbandonate.

Particolarmente penalizzante per la disponibilità di offerta di mobilità aerea è stato l'abbandono del volo di linea Lugano – Ginevra, che ha portato alla diminuzione dei due dati significativi: numero dei passeggeri commerciali e numero dei movimenti aerei di linea (cfr. tabella no 1). Va comunque evidenziato come anche gli altri aeroporti regionali svizzeri con un regolare traffico di linea (Berna-Belp e S. Gallo-Altenrhein) abbiano registrato volumi di traffico sostanzialmente analoghi.

Tabella n. 1: Sviluppo delle attività commerciali dell'Aeroporto di Lugano/Agno dal 2013 al 2018

	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Passeggeri commerciali	141'324	134'668	155'914	166'663	138'522	88'594
Movimenti aerei di linea	4'797	4'550	5'384	5'163	4'008	2'753

Le conseguenze finanziarie di questa situazione sono compiutamente descritte nel capitolo 3 (Situazione finanziaria attuale di LASA) del MM 10'291. In sintesi lo stato finanziario al 31 dicembre 2018 sarebbe tale da obbligare LASA, ai sensi dell'articolo 725 cpv. 2 CO, a depositare i bilanci se non vi fosse stata la postergazione del credito da parte della Città di Lugano. In attesa della discussione e, soprattutto, delle decisioni dei

legislativi della Città e del Cantone si è infatti resa necessaria la presentazione di una postergazione di credito, valida fino al 31 dicembre 2019 e, prudenzialmente, un aumento del limite di credito in conto corrente della Città a favore di LASA fino a CHF 4 milioni.

Per essere maggiormente chiari al riguardo dell'impellenza del risanamento economico di LASA, dalla chiusura intermedia a fine luglio 2019, contemplante un disavanzo di gestione a quella data di CHF 763'916 (superiore a quanto preventivato per l'intero 2019) si deduce che la liquidità disponibile si esaurirà al più tardi alla fine dell'anno.

Ne conseguiranno la cessazione dei pagamenti, ivi compresi i salari dei dipendenti, e con ciò il repentino grounding delle attività aeroportuali gestite da LASA, ovvero la chiusura dello scalo. Se si vuole scongiurare questa eventualità è pertanto necessaria una decisione dei rispettivi legislativi entro la fine del 2019.

Il mancato risanamento finanziario di LASA da parte degli azionisti comporterebbe dunque l'immediato deposito del bilancio e la messa in liquidazione della società oppure, con l'accordo degli azionisti, mantenendo la postergazione del credito e con la garanzia della copertura delle perdite future, una dismissione programmata delle attività nel medio termine, così da permettere una migliore transizione sia per il personale che per gli operatori presenti direttamente o indirettamente sull'aeroporto di Lugano-Agno. L'attenzione del Governo cantonale è posta anche su questo aspetto, nella predetta consapevolezza delle difficoltà di ricollocazione per almeno parte di questo personale specializzato.

2. LUGANO/AGNO NEL CONTESTO GENERALE

2.1 Ruolo dei collegamenti aerei regionali

A tutti gli effetti l'aeroporto di Lugano/Agno è inserito nella rete degli aeroporti regionali europei che svolgono la funzione di collegare in modo veloce le principali aree urbane e di assicurare un collegamento con gli aeroporti nazionali, dai quali si possono poi raggiungere tutte le aree urbane mondiali sia a scopo lavorativo che turistico.

La vicinanza del sistema aeroportuale lombardo, e soprattutto di Milano/Malpensa, combinata con la recente apertura del collegamento ferroviario veloce con l'area urbana di Zurigo e l'aeroporto di Kloten ha diminuito il potenziale mercato d'utenza di mobilità aerea di linea. Questa diminuzione è stata in parte sostituita dall'offerta di mobilità aerea d'affari che, sebbene più onerosa dal profilo economico, ha un ruolo significativo per il nostro Cantone.

2.2 Strategia di sviluppo a medio e lungo termine dell'aeroporto di Lugano/Agno

La Città di Lugano, azionista di maggioranza della Lugano Airport SA, negli scorsi anni ha valutato diversi scenari di sviluppo dell'aeroporto evidenziando come nella particolare situazione economica e territoriale vi siano le condizioni per procedere con l'aggiornamento delle infrastrutture logistiche (terminal, aviorimesse ed accesso terrestre) ed operative (allungamento della pista e nuovo sistema di avvicinamento strumentale). Ciò richiederà una serie di investimenti da parte della Città (un credito di CHF 6.0 mio è stato stanziato dal Consiglio comunale di Lugano per la realizzazione di una nuova aviorimessa) e, verosimilmente, una partecipazione da parte di privati nelle altre infrastrutture logistiche.

Sulla base delle indicazioni dello studio elaborato dal Centro di competenze aeronautiche dell'università di San Gallo (studio allegato al MM 10'291) il Municipio di Lugano ha definito la strategia di sviluppo a lungo termine (2040/2045). La ricapitalizzazione della Lugano Airport SA proposta dal Municipio della Città di Lugano è la premessa essenziale ed urgente affinché si possa procedere in questa direzione.

Per questo motivo si ritiene che alla proposta di partecipazione cantonale alla seconda ricapitalizzazione si debbano aggiungere dei contributi mirati a due aspetti imprescindibili: la copertura della quota parte delle perdite cumulate eccedenti il capitale azionario che si prevede figureranno a bilancio a fine 2019 e della quota parte delle perdite di gestione corrente previste per il periodo 2020 – 2024.

Questi interventi permetteranno di operare concentrando le proprie attenzioni sugli obiettivi del piano strategico:

- Garantire nell'immediato la continuità operativa della Lugano Airport SA ed a medio/ lungo termine, equilibrare la gestione corrente.
- Consolidare i voli di linea ripristinando non appena possibile i voli su Ginevra e i voli stagionali, con valutazione di un futuro contenuto ampliamento dell'offerta (se economicamente autosufficiente) di destinazioni business e turistiche.
- Potenziare l'aviazione generale realizzando al più presto il primo hangar con il credito d'investimento già approvato dal Consiglio Comunale, ora bloccato da un ricorso, e realizzando in seguito gli altri due hangar unitamente agli spazi dedicati previsti nel nuovo progetto immobiliare.
- Incrementare i ricavi "*non aviation*" dopo l'edificazione del nuovo terminale.
- Garantire a livello territoriale il minor impatto possibile (riduzione della zona aeroportuale PSIA e riduzione dei movimenti aerei annui da 38'000 a 35'000).

In concreto si ipotizza uno sviluppo dei passeggeri di linea a medio termine (dopo il 2030) fino a ca. 300'000 passeggeri annui e dell'aviazione d'affari privata a condizione che vengano modernizzate le infrastrutture logistiche (terminal, aviorimesse, servizi tecnici e complementari all'utenza, allacciamento alla rete di mobilità, ecc.) ed operative (allungamento pista e nuovo sistema di avvicinamento satellitare).

2.3 Revisione della scheda PSIA di Lugano

La revisione avviata nel dicembre 2018 dall'Ufficio federale dell'aviazione civile prevede l'aggiornamento della scheda PSIA Lugano dell'agosto 2004, ponendo attenzione allo sviluppo della pianificazione locale/regionale e alle nuove necessità territoriali dell'aeroporto definite nello studio dell'università di San Gallo.

In concreto vi sarà un adeguamento del perimetro dell'area aeroportuale conseguente alla minore necessità di spazio per infrastrutture logistiche (nuovo obiettivo 300'000 passeggeri annui rispetto ai 700'000 dello PSIA 2004, basati sugli scenari di sviluppo di inizio anni novanta e approvati dalla Confederazione con la concessione federale del 1996) e alla necessità di allungare la pista. Quest'ultimo aspetto era già stato rilevato nello PSIA 2004, ma solo allo stadio di "informazione preliminare".

Per l'infrastruttura logistica si procederà con un riordino funzionale delle varie necessità, riordino che porrà attenzione sulla necessità di tener conto degli aspetti urbanistici e paesaggistici. Grazie al progetto Tram/treno sarà possibile migliorare l'accessibilità dell'aeroporto con il trasporto pubblico regionale.

La revisione della scheda PSIA, che coinvolge direttamente le Autorità locali e regionali, dovrebbe scaturire, a mente dell'Ufficio federale dell'aviazione civile, in una formale approvazione da parte del Consiglio federale nel 2021. Ciò permetterà di poi procedere con le necessarie progettazioni e realizzazioni.

3. RICAPITALIZZAZIONE DELLA LUGANO AIRPORT SA

3.1 Proposta del Municipio della Città di Lugano

Il capitale proprio di LASA a fine 2018 era composto da un capitale azionario di 4 Mio CHF e perdite totali per 5.1 Mio CHF. Per il 2019 è prevista un'ulteriore perdita di 1.2 Mio CHF che porterà le perdite totali riportate a 6.3 Mio CHF.

Prima di procedere a qualsiasi progetto di rilancio, risulta quindi fondamentale risanare finanziariamente la società. L'annullamento delle perdite di 6.3 Mio CHF previste a fine 2019 sarà concretizzato sia con l'abbattimento del capitale azionario esistente (4.0 Mio CHF) che con il versamento di un contributo a fondo perso di 2.3 Mio CHF da parte del Cantone e della Città di Lugano.

Il nuovo capitale azionario sarà ricostituito in seguito con il versamento da parte della Città di Lugano e del Cantone di complessivi 6.0 Mio CHF.

Il Municipio di Lugano, con il supporto dell'università di San Gallo che ha redatto uno studio per valutare le potenzialità di LASA, ha indicato nel MM 10'291 la strategia di rilancio che intende intraprendere. Nei primi anni sono tuttavia da prevedere nuove perdite di esercizio.

Per permettere che la fase di rilancio possa concretizzarsi nei tempi e nei modi previsti dallo studio commissionato, è fondamentale poter garantire nel medio periodo una sicurezza finanziaria che agevoli la progettualità degli investimenti che si intendono eseguire. A tal fine è necessaria la copertura delle perdite di esercizio previste tra il 2020 e il 2024 di complessivi 6.5 Mio CHF. Per i dettagli sulla strategia di rilancio, alleghiamo per conoscenza il Messaggio della Città di Lugano come pure lo studio dell'università di San Gallo.

Con la nuova quota di partecipazione del Cantone che passerà, se approvata dai due legislatori, dal 12.5% al 40% la ripartizione dei relativi oneri sarà quella descritta nella tabella n. 2.

Tabella n. 2: Nuove quote parte di partecipazione finanziaria del Cantone e della città di Lugano in LASA

Importi in CHF	Totale	Cantone (40%)	Città di Lugano (60%)
Nuovo capitale azionario LASA	6'000'000.-	2'400'000.-	3'600'000.-
Copertura della 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.-

3.2 Partecipazione del Cantone nella gestione della Lugano Airport SA

Già nelle valutazioni formulate al momento della costituzione di Lugano Airport SA (2005) si era definito prioritario l'obiettivo di rendere autonoma la gestione operativa dello scalo, che restava per gli aspetti strategici "di competenza pubblica" con la creazione della nuova società di gestione. Ciò presupponeva anche che, a medio termine, vi fosse la possibilità di raggiungere il pareggio d'esercizio. Purtroppo lo sviluppo economico di LASA nei suoi primi dodici anni (2006 - 2018) ha indicato che il quadro gestionale previsto, con aumento dei passeggeri e ottimizzazione delle attività che avrebbero potuto permettere di raggiungere il pareggio a medio termine, non si è concretizzato.

Alla luce della situazione contingente e sulla base delle indicazioni dello studio del Centro di competenze aeronautiche dell'università di San Gallo, fatto suo dal Municipio di Lugano, è evidente come sia ora indispensabile procedere con una seconda 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 2020-2024.

Lo scrivente Governo ritiene che la nuova strategia della Città, che è e resta azionista di maggioranza, possa essere sostenuta con un sostegno finanziario finalizzato all'operatività dell'aeroporto sottocenerino nelle attuali modalità, cioè con 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.

La concretizzazione della proposta di risanamento finanziario e la partecipazione diretta di LASA alla gestione di voli, mirante alla ripresa del collegamento con Ginevra 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

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 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 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.

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 o a complemento con il suo scopo

Articolo 5 - Capitale azionario

Il Capitale azionario è di CHF 6'000'000.- (seimilioni), suddiviso in no 60'000 (sessantamila) 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 4 designati dal Consiglio Comunale di Lugano e 3 designati 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.

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.

Le modifiche saranno effettuate da LASA nelle modalità previste dal CO per la modifica dello Statuto della società anonima.

Il contributo finalizzato alla continuità della società di gestione permetterà di assicurare l'operatività dello scalo a medio termine ed è la base per riattivare il volo di linea Lugano – Ginevra.

L'importanza di questo collegamento è data dal fatto che le relazioni tra il nostro Cantone e la Romandia hanno sempre avuto una certa importanza e che nel passato, pur se il solo volo di linea non sempre è stato redditizio per le compagnie aeree che ne hanno assicurato l'esercizio, ha sempre registrato volumi di utenza di diverse decine di migliaia di passeggeri annui. Va pure evidenziato come solo la mobilità aerea permetta oggi di raggiungere la Romandia e tornare nella stessa giornata.

4. RELAZIONI CON LE LINEE DIRETTIVE E IL PIANO FINANZIARIO

4.1 Linee direttive

L'intervento è allineato con le Linee direttive nel limite in cui assicura con un intervento finanziario specifico, ma non preventivabile, il mantenimento di uno degli obiettivi prioritari della scheda M9 del Piano Direttore cantonale del 2009.

4.2 Piano finanziario degli investimenti

Il credito di CHF 920'000.-, relativo alla quota parte del Cantone alla copertura delle perdite cumulate eccedenti il capitale azionario previste a fine 2019 e il credito di CHF 2'400'000.-, quale nuova partecipazione del Cantone in LASA (stanziamento totale CHF 3'320'000.-), sono iscritti a Piano finanziario degli investimenti al settore 63 trasporti, posizione 632 10, WBS 711 55 1011 (Aumento partecipazione Lugano Airport SA 2019).

4.3 Gestione corrente

La perdita contabile di CHF 50'000.-, relativa all'abbattimento dell'attuale quota di partecipazione residua iscritta nel bilancio dello Stato, verrà contabilizzata a carico del CRB 931, conto 38300001 "Ammortamenti straordinari beni amministrativi".

In merito alla nuova ricapitalizzazione, al momento della stessa occorrerà procedere, giusta l'art. 7 lett. c) del Regolamento sulla gestione finanziaria dello Stato del 21 dicembre 2004, alla valorizzazione della partecipazione pari al 10% del capitale azionario nominale. Nel caso in oggetto verrebbe contabilizzato un ammortamento del valore della partecipazione pari a CHF 3'080'000.-.

Inoltre i contributi annui di CHF 520'000.- a copertura delle perdite previste per gli anni 2020-2024 saranno inseriti nelle uscite di gestione corrente a carico del CRB 711, conto 36350001 "Contributi cantonali diversi". Fino al 2024 questi contributi saranno aggiunti alla dotazione attuale concessa in sede di preventivo.

4.4 Conseguenze sul personale

L'investimento non esplica alcun effetto finanziario sulle unità di personale alle dipendenze dell'Amministrazione cantonale.

5. CONCLUSIONI

Per quanto esposto nel presente Messaggio, vi invitiamo ad approvare il decreto legislativo allegato.

Lo stanziamento del credito proposto con l'allegato decreto legislativo richiede l'approvazione da parte della maggioranza assoluta dei membri del Gran Consiglio (cfr. art. 5 cpv. 3 LGF).

Vogliate gradire, signor Presidente, signore e signori deputati, l'espressione della nostra massima stima.

Per il Consiglio di Stato:

Il Presidente, Christian Vitta

Il Cancelliere, Arnoldo Coduri

Allegato:

- Messaggio Municipale della Città di Lugano n. 10291 del 23 maggio 2019

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 ad un credito annuo a gestione corrente di 520'000 franchi (2'600'000 franchi totali) per la partecipazione alla copertura delle previste perdite di esercizio LASA per il periodo 2020 – 2024

IL GRAN CONSIGLIO
DELLA REPUBBLICA E CANTONE TICINO

visto il messaggio 4 settembre 2019 n. 7708 del Consiglio di Stato,

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 annuo di gestione corrente di 520'000 franchi per la copertura delle perdite di esercizio della LASA previste negli anni 2020 - 2024. L'ammontare totale del credito è di 2'600'000 franchi.

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

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