



MUNICIPIO

Lugano, 12 ottobre 2018 trs
centro inf.: 1000.0
ris. mun.: 11/10/2018

Onorevole Signora
Morena Ferrari Gamba
e cofirmatari
Consigliera Comunale
Rispettivi indirizzi

Oggetto: interrogazione 979 - "SkyWork Airlines: tutti a terra"

Onorevole Signora Ferrari Gamba,

in riferimento alla Sua interrogazione in oggetto, del 30 agosto 2018 e presentata unitamente ad altri cofirmatari, rispondiamo qui di seguito puntualmente alle domande poste.

1. *Nell'economia reale è d'uso, per affari di una certa importanza, formalizzare e sottoscrivere almeno una lettera di intenti, dove si definiscono oneri e doveri delle parti. Esiste tale documento o equivalente?*

Una bozza di lettera di intenti è stata redatta con le varie condizioni contrattuali, facilitazioni sulle tariffe Handling e contributi pubblicitari come è da prassi tra aeroporti e compagnie aeree per tratte nuove o riapertura di tratte a suo tempo interrotte. Tale lettera non è stata formalizzata dalle parti a causa del fallimento di SkyWork.

2. *A SkyWork sono state chieste delle garanzie?*

Coma da prassi nessuna garanzia finanziaria è stata chiesta se non quelle che i contratti di Handling e di locazione richiedono. In particolare depositi anticipati e pagamenti a trenta giorni. Mentre per l'operazione è stato chiesto un minimo di 2 frequenze giornaliere sulla tratta Lugano-Ginevra.

3. *Visto che il CdA di Lugano Airport si è riunito il lunedì 27 agosto, con quale potere di delega si è potuto affermare il 23 agosto, con enfasi, che il volo su Ginevra sarebbe stato riattivato a fine ottobre?*

Non era nel potere del CdA di LASA decidere quando il volo su Ginevra doveva essere riattivato. SkyWork aveva tutti i diritti di attivare il volo a sua discrezione, in quanto aveva ottenuto da parte di UFAC l'autorizzazione e i diritti di traffico ad operarlo già a partire dal mese di marzo 2018. Il 23 agosto 2018 SkyWork aveva aperto le vendite di sua spontanea iniziativa sul suo sito web, pertanto la notizia era da quel momento pubblica ed era evidente che il volo sarebbe stato riattivato a fine ottobre 2018.

4. *Con quale mandato è stato avallato il volo?*

LASA non aveva nessuna autorità per avallare un volo, solo UFAC lo può fare, e SkyWork è stata autorizzata a tutti gli effetti ad effettuare il volo avendo ottenuto in precedenza i diritti di traffico e le slot.

5. *Sono stati controllati i bilanci di SkyWork facendo una vera e propria Due Diligence, controllando dunque a fondo i dati e le informazioni relativi all'oggetto che si stava trattando come farebbe ogni privato che vuole fare un investimento serio?*

LASA è la società di gestione dell'aeroporto di Agno e come tale provvede a mettere a disposizione una struttura a tutte quelle compagnie autorizzate dalle loro Autorità nazionali di controllo ad operare con una valida licenza Air Operator Certificate (AOC).

Nel caso specifico UFAC era direttamente responsabile per la sorveglianza sulla capacità economica e finanziaria di SkyWork in virtù delle disposizioni nazionali ed internazionali in vigore. La nostra verifica si è limitata - come era corretto che fosse - a verificare il Business Plan di SkyWork sulla sostenibilità della rotta Lugano Ginevra.

A complemento della nostra risposta, di seguito riprendiamo un comunicato stampa relativo all'obbligo di sorveglianza economica sulle compagnie aeree da parte dell'UFAC:

* * *

L'UFAC rafforza la sorveglianza economica sulle compagnie aeree.

Berna, 02.12.2005 - L'Ufficio federale dell'aviazione civile (UFAC) intensifica la sua sorveglianza sulla capacità economica delle compagnie aeree svizzere. Il relativo piano entrerà in vigore il 1° gennaio 2006. In futuro le società elvetiche dovranno fornire regolarmente all'UFAC dati concernenti la loro capacità finanziaria.

In virtù delle disposizioni nazionali ed internazionali in vigore, le compagnie aeree devono dimostrare in qualsiasi momento di possedere i mezzi finanziari necessari al loro esercizio. Nella sua funzione di autorità di sorveglianza, l'UFAC ha elaborato un piano che gli permetterà di verificare in modo più semplice ed efficace se le società svizzere si attengono a queste disposizioni. Pertanto, dal 1° gennaio 2006, tutte le compagnie aeree in possesso di un'autorizzazione di esercizio dovranno fornire regolarmente all'Ufficio i dati necessari a questa verifica. Finora l'UFAC ha chiesto saltuariamente dati relativi alla situazione delle società.

Dal 1° gennaio 2006 le compagnie aeree saranno suddivise in tre categorie: grandi imprese, piccole imprese e microimprese. Della prima categoria faranno parte tutte le compagnie che impiegano grossi velivoli (con più di 20 posti), mentre tra le microimprese figureranno quelle con una cerchia di clienti ristretta (voli aziendali e voli taxi) e tutte le imprese che effettuano solamente voli a vista. Le altre imprese di trasporto aereo sono invece classificate dall'UFAC nella categoria delle piccole imprese.

A seconda della categoria a cui sono state attribuite, le imprese dovranno fornire dati all'UFAC una volta ogni tre mesi (grandi imprese), una volta ogni sei mesi (piccole imprese) e una volta all'anno (microimprese). La quantità di documenti da presentare dipende ancora una volta dalle dimensioni della compagnia e comprende non solo i bilanci e i conti economici aggiornati, ma anche determinati dati operativi, i preventivi, i piani di liquidità e i conti annuali verificati.

In base alla documentazione inoltrata, l'UFAC valuterà la situazione finanziaria di una compagnia aerea e verificherà se essa è in grado, come richiesto dalla legislazione, di far fronte in qualsiasi momento ai propri obblighi finanziari nei successivi 12 mesi. A seconda dei casi l'UFAC potrà chiedere ad una società di prendere determinate misure, come ad esempio un resoconto più regolare o un piano di intervento per far fronte a problemi finanziari. Quale ultimo provvedimento l'UFAC potrebbe ritirare l'autorizzazione di esercizio ad una compagnia aerea che non garantisce una sufficiente capacità economica.”.

* * *

6. *È stato fatto qualche passo di avvicinamento verso Swiss, alle stesse condizioni offerte a SkyWork, invece di cercare aziende che sono risultate poco serie?*

Ricordiamo che l'unica compagnia aerea Svizzera (perché tale tratta non può essere operata da una Compagnia non Svizzera) che si è interessata e che ha chiesto i diritti di traffico sulla rotta Lugano Ginevra di sua spontanea volontà è stata SkyWork.

Swiss è stata avvicinata più volte tramite vari canali con incontri sia operativi che politici, offrendo le stesse condizioni. Trattative con Swiss sono ancora in corso.

SkyWork era nata nel 1993 e ha operato per ben 25 anni in un ambiente - quello dell'aviazione - conosciuto come tra i più difficili in assoluto, e pur consci delle difficoltà che aveva palesato nel recente passato, non vi erano i presupposti per non fare operare la rotta di Ginevra; tanto più che concretamente è stata la sola compagnia che di fatto si è attivata per farlo.

7. *Il Presidente di Lugano Airport non si sente, in questo modo, di aver minato la credibilità del Municipio, di tutto il Consiglio Comunale ma soprattutto del futuro dello stesso aeroporto?*

Coma già anticipato nelle precedenti risposte, all'atto pratico era necessario riprendere al più presto la rotta di Ginevra anche tenuto conto dell'indubbia e pressante richiesta avanzata dall'economia locale.

La soluzione proposta da SkyWork era la prima e fino ad allora l'unica concreta; non tenerne conto e rinunciare all'operazione avrebbe significato danneggiare maggiormente lo scalo con conseguenze anche sull'occupazione.

Riteniamo che il grounding di SkyWork, peraltro neppure anticipati dall'autorità di controllo - unica detentrici dei dati finanziari della compagnia e ben informata sulle trattative di LASA con SkyWork - non poteva essere previsto da LASA e che il fallimento della compagnia non possa "minare la credibilità del Presidente e dell'intero CdA di LASA, del Municipio e del Consiglio Comunale".

Così come del resto non pensiamo che l'intero management e azionariato dell'aeroporto di Berna abbia minato la sua credibilità dopo aver operato per anni con SkyWork ora che la compagnia è fallita.

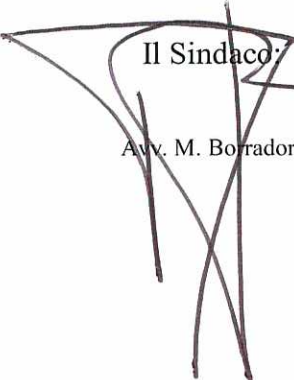
8. *Il Presidente di LASA ha parlato di un piano B e un piano C. Possiamo conoscere gli attori coinvolti?*

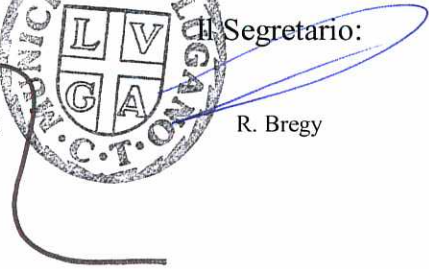
Piano B: l'interesse maggiore e la soluzione più rapida, se condivisa con la controparte, passa dalle trattative con Swiss. Trattative ancora in atto e per le quali si è cercato di coinvolgere anche la politica federale ai massimi livelli.


Piano C: sottoscrivere un accordo commerciale ACMI (con il quale la compagnia che mette a disposizione il velivolo a fronte del pagamento del corrispettivo pattuito, mette a disposizione oltre al velivolo anche l'equipaggio e si assume direttamente i costi di manutenzione e assicurazione) con la compagnia Svizzera di gestione e operatività di velivoli ZIMEX. Con questa opzione verrebbe di fatto creata una "compagnia virtuale LASA" che darebbe l'opportunità a LASA di proporre la rotta procedendo alla vendita biglietti sul proprio sito Web.

Ci è grata l'occasione per porgerLe, Onorevole Signora Ferrari Gamba, l'espressione dei nostri migliori saluti.

PER IL MUNICIPIO

Il Sindaco:  Avv. M. Boradori

Il Segretario:  R. Bregy



C.p.c.:

- . Consiglio Comunale
- . Municipio
- . Divisione Finanze