

## Rapporto della Commissione della Gestione sul MMN. 7023 concernente le misure d'implementazione per la costituenda società Lugano Airport SA

---

Lugano, 14 Novembre 2005

All'On.do Consiglio comunale  
Lugano

Onorevole Signor Presidente,  
Onorevoli Signore e Signori Consiglieri,

La Commissione della Gestione ribadisce la massima attenzione per l'Aeroporto di Lugano-Agno, da considerare quale infrastruttura molto importante per la Città e per l'intera regione: non solo rispetto all'attività economica e turistica, non solo quale vettore di immagine, ma anche per la mobilità in generale. Essa inoltre invita il Municipio a presentare al Consiglio Comunale -non appena è stata chiarita la possibilità di disporre di una procedura di avvicinamento strumentale che permetta ad aerei certificati a 5.5° di operare a Lugano - la strategia economica e commerciale che Lugano Airport SA intende attuare per il rilancio dello scalo luganese. Si attende pure che, rispetto ai contenuti di questo messaggio, il Municipio abbia ad illustrare su quali cardini si fonderà il mandato di prestazione e entro quali termini la Città si impegnerà a sostenere la SA nella copertura di disavanzi, qualora fossero inevitabili.

Prende atto inoltre con piacere che è stato di recente nominato un nuovo direttore, che entrerà in funzione il 1. febbraio 2006, dal quale, accanto al rilancio dell'attività aeroportuale, si attende tra l'altro concrete misure affinché la presenza di più compagnie aeree siano una garanzia per assicurare continuità d'azione in un clima di sana concorrenzialità.

### **Premessa**

I noti eventi succeduti a fine 2003 intervenuti a causa delle penalizzanti decisioni dell'UFAC dell'autunno in merito alle procedure di avvicinamento strumentale, indussero il Municipio a rallentare la costituzione della Società Anonima di gestione (decisione presa dal legislativo nel dicembre 2003) per attendere l'esito dell'esame - immediatamente eseguito - relativo ad aspetti giuridici e tecnici legati a quelle restrizioni operative. Oltre a questo si sono sommati altri mutamenti nel settore dell'aviazione a seguito dell'aumento della minaccia e del fallimento di Swissair.

Lugano Airport ha cercato di reagire in tutti i modi alla difficile situazione, in particolare favorendo l'inizio dell'attività di nuove compagnie regionali, che hanno ripreso parte dei collegamenti dismessi da Swiss, ma le difficoltà apparse sono aumentate nel tempo, imponendo un riesame globale della situazione.

Lugano Airport costituisce da tempo una sfida per la Città di Lugano: acquistato negli anni '60 a seguito di una messa all'asta e ripreso in termini di gestione nel 1974, si è rivelato un importante strumento di promozione di immagine ed economica della regione e del Ticino, specialmente grazie all'introduzione dei voli regionali di linea a partire dall'inizio degli anni '80. Nell'ultimo ventennio, grazie a questo nuovo tipo di traffico, sono stati eseguiti investimenti, in buona parte già ammortizzati, per più di 30 milioni di franchi e nei momenti di massimo sviluppo (la metà degli anni '90) i posti di lavoro erano più di 400. Negli ultimi anni purtroppo la situazione nel campo dell'aviazione è completamente mutata e anche l'aeroporto ha subito un sensibile calo di traffico, reso ancora più drammatico a seguito delle limitazioni derivanti dalle decisioni dell'UFAC dell'autunno 2003 in merito alle procedure di avvicinamento e atterraggio.

Il progetto di costituire una nuova società anonima di gestione che dovrebbe sostituire l'odierna azienda municipalizzata è stato ratificato dal Legislativo nel dicembre 2003, ma la trasformazione societaria è stata rallentata dalla negativa evoluzione intervenuta sul risultato gestionale. Una delle preoccupazioni sorte è infatti quella di trasferire la gestione dell'aeroporto ad una società che potrebbe trovarsi nel tempo non in grado di far fronte all'equilibrio economico. In questi ultimi mesi, oltre a promuovere iniziative in tutte le direzioni per far recuperare all'aeroporto il ruolo avuto negli ultimi decenni, la Città di Lugano e in particolare il suo Municipio ha incaricato una Task Force di traghettare l'azienda municipalizzata fino alla ripresa dell'attività da parte della costituenda SA. La vostra commissione ci tiene a ringraziare i membri della Task Force per l'importante lavoro svolto.

### **Recenti passi legislativi**

- Il 16 aprile 2002 il Consiglio Comunale decise di accogliere le proposte contenute nel rapporto di maggioranza della commissione speciale aeroporto del 12.6.2001 (integrato da due complementi di rapporto del 1.10.2001 e del 6.3.2002). Contro quella decisione il Partito Socialista presentò un ricorso dapprima al Consiglio di Stato (che lo respinse) ed in seguito al Tribunale cantonale amministrativo che lo accolse il 20.12.2002. Il ricorso del PS verteva sull'interpretazione dell'art.38 cap.2 della Legge organica comunale. Questo articolo afferma che, quando un Legislativo introduce modifiche sostanziali ad un Messaggio municipale, l'Esecutivo deve ritirare il Messaggio e ripresentarlo secondo le indicazioni del Legislativo. Il TRAM accolse il ricorso del PS ed annullò la decisione del Consiglio comunale del 16.4.2002.

- Il Municipio diede seguito alla decisione del TRAM presentando il 31.7.2003 il MMN. 6365. Questo messaggio, come già il precedente, fu oggetto di due rapporti distinti: il primo di maggioranza firmato da PLRT e PPD, il secondo di minoranza sostenuto da PS e LEGA. Con risoluzione del 15 dicembre 2003 il Consiglio Comunale approvò il rapporto di maggioranza concernente la costituzione di una società anonima per la gestione di Lugano Airport SA.
- I noti eventi succeduti a fine 2003 hanno indotto il Municipio a rallentare la costituzione della SA per attendere gli sviluppi degli aspetti giuridici e tecnici legati alle restrizioni operative imposte dall'UFAC e dal consolidamento delle rotazioni di linea concretizzatosi a fine 2003 con la ripresa dei voli su Ginevra da parte di Flybaboo e nel 2004 con l'inizio dell'operatività di Darwin.

Ricordiamo a titolo d'informazione supplementare che il MMN 6365 fu redatto tenendo in considerazione alcune proposte contenute nel rapporto di maggioranza che in sintesi possono essere così riassunte:

- costituzione di una SA ad economia mista secondo l'art.762 del CO
- mantenimento alla città delle concessioni quadro e di esercizio
- mantenimento alla città della proprietà dei terreni dell'aeroporto e di quelli che occorre acquistare in futuro
- elaborazione di un mandato di prestazione, da parte del Municipio, per definire i limiti entro i quali la SA dovrà operare
- trasferimento del personale alla SA mantenendolo assicurato alla Cassa pensioni dei dipendenti della città.

La vostra commissione ha verificato che gli intendimenti elencati poc'anzi e sanciti con il voto a maggioranza da parte del Consiglio Comunale dei due rapporti di maggioranza sono confermati anche con il messaggio in esame. Valuta pure che con il presente messaggio la garanzia di controllo, verifica e decisione del legislativo in questo campo risponde ad una delle esigenze sollevate da parte di chi allora presentò un rapporto di minoranza.

### **Andamento del traffico e delle compagnie aeree di linea**

Motivi esterni quali la liberalizzazione del traffico nei cieli, il potenziamento dello scalo di Malpensa con l'apertura del terminale denominato Malpensa 2000 (Terminale 1) e la trasformazione in *Hub* principale di Alitalia e in generale per il Nord Italia, l'arrivo sul mercato di compagnie Low Cost e il fallimento Swissair, hanno notevolmente contribuito alla diminuzione dei movimenti di linea e dei passeggeri sul nostro aeroporto.

Il regime imposto dall'UFAC, unitamente alle difficoltà economiche alle quali sono confrontate le compagnie aeree, hanno portato Swiss a ridimensionare drasticamente l'offerta di voli da e per Lugano.

Il quadro di sviluppo individuabile con l'acquisto di Swiss da parte di Lufthansa poteva far presagire uno spostamento di interesse per quanto riguarda l'organizzazione degli "Hub" verso gli aeroporti tedeschi e in particolare di Monaco. Al momento questo scenario non si è verificato confermando nel medio termine una situazione di globale stabilità nell'offerta di voli da Zurigo e per Zurigo. A questo proposito recentemente Swiss ha concluso un accordo di collaborazione con Darwin per assicurare il collegamento tra Lugano e Zurigo.

Fortunatamente il vuoto di collegamenti lasciato da Swiss ha portato due altre nuove e giovani compagnie di linea ad introdurre dei collegamenti da Lugano:

- o la Flybaboo, basata a Ginevra, per assicurare i collegamenti tra Lugano e Ginevra con un Dash 8 (DH8C aereo da 50 posti), e
- o la Darwin Airline, società basata a Lugano, che opera con tre aerei del tipo Saab 2000 (aereo da 50 posti).

Quest'ultima sta lentamente sviluppando la sua rete di collegamenti verso le principali capitali europee e serve attualmente Ginevra, Roma, Berna e London-City, rispettivamente Olbia nei mesi estivi.

Sviluppi recenti

- o Flybaboo e Darwin Airline hanno concluso un accordo di codeshare che prevede 4 frequenze giornaliere tra Lugano e Ginevra per un totale di 8 voli. Questi voli saranno operati dagli aerei Saab 2000 della compagnia ticinese.
- o Darwin Airline e Air One hanno concluso un accordo di codeshare che prevede inizialmente 2 frequenze giornaliere tra Lugano e Roma operati dagli aerei Saab 2000 della compagnia ticinese.
- o Nomina del nuovo direttore di Lugano Airport

Gli accordi di codeshare conclusi da Darwin da un lato aumentano il rischio dell'attività dell'aeroporto perché l'attività ruota attorno ad una sola compagnia dall'altro però il rischio viene limitato perché la compagnia Darwin Airlines con questi accordi consolida la sua base operativa che gli permette di consolidare la sua posizione finanziaria.

Il costo dei voli da Lugano, decisamente più contenuto che nel passato, dovrebbe comunque attirare nel breve termine nuova utenza, sempre che si faccia uno sforzo costante nella comunicazione e promozione, in modo da convincere il pubblico della validità del servizio. Si annota a questo proposito che le statistiche indicano una incoraggiante ripresa dei passeggeri nei primi mesi di quest'anno (+ 24.3% a fine ottobre in rapporto al medesimo periodo del 2004).

## **Andamento Aviazione Generale**

L'Aviazione Generale (AG) ha pure subito l'impatto negativo delle nuovo regime operativo imposto dall'UFAC. Queste limitazioni toccano infatti indistintamente tutti i voli (linea e AG), tanto che diversi operatori dell'AG basati ad Agno sono stati costretti a disertare lo scalo.

È interessante notare che il calo di movimenti di AG, che si costata allorquando si sviluppano i voli di linea, non si tramuta automaticamente in un incremento in caso di diminuzione degli stessi. In effetti il numero di movimenti di AG avuto negli anni '80 non è stato più raggiunto negli ultimi anni, malgrado la drastica diminuzione dei voli di linea.

Un fattore determinante per la riduzione dei movimenti di AG è stato pure l'introduzione di norme europee molto più severe (JAR OPS 1) per le operazioni commerciali, regole che hanno incrementato drasticamente i parametri di sicurezza per le lunghezze di atterraggio e di decollo. Queste norme hanno di fatto reso impossibile le operazioni per alcuni operatori commerciali che sino a quel momento avevano utilizzato senza problemi l'aeroporto luganese con alcuni aeromobili particolarmente apprezzati da clientela di alto livello.

Osserviamo infine che sul nostro aeroporto molti voli di AG sono determinati dalla scuola, che pure ha un'attività ridotta del 50% ca. rispetto agli anni '80.

L'incremento di movimenti dell'AG, e più specificatamente dall'aviazione d'affari, ha un suo potenziale di sviluppo che non può essere trascurato nelle prognosi relative al futuro del nostro aeroporto. Purtroppo, come evidenziato nello studio commissionato dal cantone all'ITA, anche l'incremento di traffico in questo settore é fortemente vincolato alle possibilità operative dell'aeroporto (superfici di parcheggio, hangar, servizi dedicati); argomenti più volte trattati dalla scrivente commissione.

## **LA CONCESSIONE FEDERALE**

### **Principi**

Alla Città di Lugano è stata rilasciata la concessione dell'aeroporto (e i diritti/doveri che ne conseguono) in funzione dell'interesse generale rivestito in particolare dai voli di linea.

Il regolamento di esercizio e le valutazioni di carattere ambientale (immissioni acustiche) indicano chiaramente il ruolo dell'aviazione di linea, dominante in rapporto agli altri tipi di traffico.

Lo sviluppo delle infrastrutture (nuovi edifici, nuovi spazi per gli aerei, nuove vie di rullaggio e potenziamento delle vie di accesso per le autovetture) non è ancora stato affrontato sia per problemi formali (espropriazioni necessarie) e sia a causa del calo di traffico, che lo ha reso per ora non indispensabile.

Le opere, oggetto del recente MMN. 6835 approvato dal Consiglio Comunale, sono state per contro giudicate necessarie per un corretto funzionamento dell'attività aeroportuale, allo stato attuale.

## **Limiti minimi e obblighi**

La Concessione, che regola l'esercizio dell'aeroporto di Lugano-Agno, è stata promulgata nel 1996; essa è entrata in vigore nel 1999, dopo l'evasione di tutti i ricorsi da parte del Tribunale Federale. La Concessione è composta di due atti giuridici distinti: la "Concessione d'esercizio" e la "Concessione quadro per l'ampliamento dell'aeroporto di Lugano-Agno", nel frattempo inserita nel "Piano settoriale dell'infrastruttura aeronautica (PSIA)". La prima scade dopo 30 anni dalla crescita in giudicato definitiva, e quindi nel 2029, mentre la seconda dopo 15 anni sempre dopo la crescita in giudicato, e quindi nel 2014, tra "soli" 9 anni.

I punti essenziali della Concessione di esercizio vengono indicati di seguito.

### **1. Elementi essenziali della Concessione di esercizio**

#### **A. Obbligo di ammettere utenti**

La concessionaria è obbligata a mettere l'aeroporto a disposizione di tutti gli aeromobili ammessi al traffico nazionale ed internazionale, garantendone un uso disciplinato, secondo le prescrizioni sulla navigazione aerea e le disposizioni della concessione.

#### **B. Attività d'esercizio dell'aeroporto-Regolamento e orario d'esercizio**

La concessionaria è tenuta a garantire un esercizio ordinato dell'aeroporto e a gestirlo secondo le prescrizioni determinanti della legislazione in materia di navigazione aerea e nel quadro della concessione e del regolamento d'esercizio che è stato approvato contestualmente al rilascio della concessione.

Nello stesso regolamento d'esercizio sono contenuti in particolare gli orari di esercizio e tutte quelle norme che devono garantire un attività della struttura aeroportuale in conformità alle norme internazionali e nazionali.

### **2. Elementi essenziali della Concessione quadro**

La Concessione quadro, che è uno degli elementi dell'atto di conferimento generale è una decisione preliminare secondo la legislazione edilizia per il programma di costruzione all'aeroporto di Lugano-Agno.

La pianificazione dell'area aeroportuale ("Masterplan") comprende una serie di progetti che dovrebbero essere realizzati in diverse tappe su un lungo arco di tempo, in relazione allo sviluppo previsto dall'autorità di concessionamento sulla base di studi che l'istante aveva presentato in sede di richiesta della Concessione.

La Concessione quadro trova oggi riscontro nello PSIA approvato dal Consiglio federale nell'autunno 2004 e segnatamente nella scheda relativa all'aeroporto di Lugano-Agno e nei relativi allegati.

### 3. Previsioni alla base delle opere previste nel "Masterplan"

La concessione quadro approvata si basava su di una previsione di passeggeri fino ad un massimo di 700'000 passeggeri e 38'000 movimenti, e prevedeva la realizzazione di una struttura/terminale non appena superati i 550'000 passeggeri e in grado di accogliere fino ad una punta massima di 900'000 passeggeri all'anno.

Queste cifre, basate ovviamente su stime allestite all'inizio degli anni '90, avrebbero dovuto essere raggiunte in questi anni.

Lo sviluppo del traffico, dopo una crescita sino a ca. 400'000 passeggeri nel 1995, si è invece radicalmente modificato, nel senso che siamo ridiscesi nel 2004 a ca. 174'000 passeggeri di linea e ca. 20'000 movimenti complessivi (inclusi quelli di AG).

#### *Passeggeri voli di linea 2003-2005*

	Gen	Feb	Mar	Apr	Mag	Giu	Lug	Ago	Set	Ott	PARZ	Nov	Dic	TOT GEN
2003	11'948	12'946	16'215	13'129	14'314	15'468	14'291	13'946	14'506	14'488	141'251	10'444	12'404	164'099
2004	9'950	9'546	13'072	12'954	12'727	12'899	11'459	12'153	13'447	13'734	121'941	13'095	11'932	146'968
2005	10'561	11'272	14'972	14'164	15'940	17'773	17'054	15'978	16'939	16'902	151'555	0	0	151'555
<b>Var % 04-05</b>	<b>6%</b>	<b>18%</b>	<b>15%</b>	<b>9%</b>	<b>25%</b>	<b>38%</b>	<b>49%</b>	<b>31%</b>	<b>26%</b>	<b>23%</b>	<b>24%</b>			

#### *Movimenti voli di linea 2003-2005*

	Gen	Feb	Mar	Apr	Mag	Giu	Lug	Ago	Set	Ott	PARZ	Nov	Dic	TOT GEN
2003	705	701	734	541	564	557	589	584	554	517	6'046	292	386	7'241
2004	389	348	407	380	370	376	368	476	598	606	4'318	607	545	6'076
2005	529	587	695	686	718	716	651	625	699	708	6'614	0	0	6'614
<b>Var % 04-05</b>	<b>36%</b>	<b>69%</b>	<b>71%</b>	<b>81%</b>	<b>94%</b>	<b>90%</b>	<b>77%</b>	<b>31%</b>	<b>17%</b>	<b>17%</b>	<b>53%</b>			

Di conseguenza le ipotesi di sviluppo sulle quali è stata rilasciata la Concessione sono profondamente mutate.

### 4. Obblighi del concessionario di mantenere l'esercizio nel quadro della concessione

Vige il principio generale secondo il quale il concessionario deve sottostare alle condizioni che sono state imposte dall'autorità di concessione e che sono contenute nell'atto di concessione. Ne consegue che se la concessionaria decidesse di non adempiere a determinate condizioni poste, ciò sarebbe possibile solo dopo un aggiornamento dei termini della Concessione, e quindi dopo esame da parte dell'Autorità di una specifica richiesta di modifica.

### 5. Procedure in caso di modifiche sostanziali

La Concessione per l'esercizio è stata rilasciata in particolare in applicazione degli art. 8,9,10,11 e 19 dell'Ordinanza sull'infrastruttura aeronautica (OSIA).

Questo atto legislativo prevede ai suoi articoli 5 e 14 alcune norme che potrebbero comportare un riesame della Concessione e la conseguente pubblicazione di piani e modifiche del Regolamento di esercizio. In particolare l'art. 14 OSIA prevede che un

riesame completo della Concessione ha luogo in caso di trasferimento o rinnovo della stessa.

Considerato che nell'ambito della costituzione della nuova SA di gestione si prevede che rimanga concessionaria la Città, che godrà quindi anche in futuro dei diritti di espropriazione sulle particelle contemplate nel Masterplan, il riesame completo si imporrà quindi solo al momento del rinnovo.

### **IL MANDATO DI PRESTAZIONE**

Il Municipio conferma con questo rapporto che Lugano Airport SA sarà una società di gestione ai sensi dell'Art. 762 el CO. Per la vostra commissione è importante che i limiti e le responsabilità devono essere definiti in un apposito mandato di prestazione che definisca almeno i punti seguenti:

- ✓ i limiti operativi, cioè quelli definiti nella Concessione (Regolamento) di esercizio;
- ✓ gli obiettivi a breve – medio termine della Città (Es.: gestire l'infrastruttura in modo che la regione ne abbia l'indotto economico maggiore possibile);
- ✓ gli aspetti finanziari (copertura dei disavanzi fissati a preventivo, destinazione degli utili);
- ✓ gli aspetti sui quali la Città si riserva di essere consultata per un preavviso, oppure si riserva un diritto di veto;
- ✓ la politica degli investimenti.

\* \* \* \* \*

### **IL MESSAGGIO**

Con questo nuovo messaggio il Municipio presenta un progetto elaborato con maggiore precisione e che tiene conto dei cambiamenti in corso all'aeroporto così da poter definire meglio definire i compiti operativi che dovranno essere garantiti direttamente dalla nuova SA alla luce del ridimensionamento dell'impegno sull'aeroporto di Swiss che ha comportato una ridefinizione delle aree di competenza di Lugano Airport.

Concretamente Lugano Airport SA, oltre alla ripresa dell'attività di pertinenza dell'azienda municipalizzata, si troverà a dover garantire in prima persona o mediante delega i seguenti nuovi compiti:

#### **❖ "Handling" dei voli di linea**

A seguito della decisione di Swiss di rinunciare alla gestione in proprio di tutte le attività di supporto finora svolte ad Agno, in particolare all'handling finora svolto per i voli Swiss e Darwin, questa attività diverrà di competenza della nuova SA a partire dal 1. gennaio 2006. La ripresa dell'attività comporterà il trasferimento nell'organico della nuova SA del personale di Swiss attualmente assegnato a questi compiti e conseguentemente già formato e immediatamente operativo (indicativamente dodici

unità di lavoro a tempo pieno corrispondenti ad una ventina di dipendenti in parte a tempo parziale). A questo proposito è già stato firmato un accordo tra le parti. Le condizioni di dettaglio del trasferimento sono in avanzata fase di studio e verranno concretizzate da Lugano Airport SA nel corso dei prossimi mesi. In base ai nuovi calcoli allestiti per la ripresa delle attività di handling da Swiss, in base ai voli ora conosciuti, si prevede un sostanziale pareggio dei costi.

- ❖ **Servizio di biglietteria e riprotezione dei passeggeri a seguito della soppressione, per motivi tecnici, di voli di linea (ATO - airport ticketing office)**  
Anche in questo settore Swiss ha deciso di rinunciare al mantenimento dell'attuale sua struttura. Il trasferimento di questo delicato compito alla SA di gestione dell'aeroporto è ritenuto da Swiss un passo opportuno atto a garantire la neutralità degli operatori addetti alle procedure non sussistendo nessun legame diretto con una compagnia aerea operante sull'aeroporto. Nel corso delle trattative con Swiss il Municipio ha ottenuto il differimento della cessazione di questa loro attività per fine 2006, così da permettere alla nuova SA di valutare se questo compito dopo aver reso operativo e "autonomo" il trasferimento delle già citate attività di handling per le compagnie di linea.
- ❖ **Gestione della sicurezza: controllo dei passeggeri e dei bagagli**  
Al momento attuale questo compito, di competenza dell'azienda municipalizzata, è da anni delegato alla polizia cantonale già presente sul campo per lo svolgimento delle funzioni istituzionali di loro esclusiva competenza. Recentemente vi sono stati contatti tra il comandante della polizia cantonale e i membri della direzione ad interim dell'aeroporto nella quale ci è stata preannunciata la rinuncia da parte della polizia al mantenimento della convenzione in vigore e conseguentemente ad un ritrasferimento all'aeroporto dei compiti di gestione, di conduzione e di coordinazione del personale addetto ai controlli di sicurezza. Compito questo assai gravoso perché oltre alla gestione del personale del settore, implicherà una presa a carico diretta da parte di un responsabile della nuova SA di tutte le procedure legate alla formazione e tenuta a giorno del personale operativo e alla gestione della parte infrastrutturale necessaria, garantendo nel contempo un continuo adeguamento dei compiti di sicurezza i cui standard sono viepiù elevati. Un apposito gruppo di lavoro misto è stato formato per rendere possibile il passaggio delle competenze nel corso dei prossimi mesi. La Polizia Cantonale ha comunque inoltrato disdetta della convenzione per il 31.12.2006.
- ❖ **Ripresa delle attività di handling per l'aviazione generale**  
Con questo messaggio si prevede il trasferimento delle attività di handling e di supporto ai passeggeri e agli equipaggi degli aerei dell'aviazione generale, sia commerciale che privata, attualmente svolto da Avilù, alla nuova SA. Questa soluzione permetterà di creare quelle sinergie che nel medio tempo porteranno ad un più razionale utilizzo delle risorse umane. Di fatto questa nuova impostazione comporterà il trasferimento di parte del personale di Avilù (pari a 5.7 unità lavorative) garantendo la centralizzazione nella nuova SA di tutte le attività di supporto ai passeggeri, agli equipaggi e ai velivoli sia dell'aviazione di linea sia di

quella generale. Con il trasferimento del citato personale di Avilù alla nuova SA verranno a cadere anche i mandati attualmente in essere relativi alle attività amministrative e di gestione aeroportuali attualmente delegate ad Avilù ed erogate dal personale oggetto del trasferimento. Con la messa in pratica di questa misura i compiti di Avilù ritorneranno ad essere unicamente la gestione della scuola di volo e il noleggio dei velivoli.

❖ **Cessazione delle attività dell'ufficio "ARO" (Airport Reporting Office da parte di Skyguide**

Skyguide ha comunicato la decisione di cessare la gestione con proprio personale dell'attività svolta presso l'ufficio "ARO" e relativa al controllo e all'inoltro dei piani di volo, rendendo obbligatorio l'utilizzo da parte dei piloti di infrastrutture informatiche. Continuerà per contro a svolgere i compiti inerenti il controllo del traffico aereo (torre). Anche con Skyguide sono in corso degli incontri per definire nel dettaglio l'effettiva portata dei cambiamenti in corso e stabilire le modalità delle future collaborazioni. Il costo netto di questa attività potrà pesare sui conti di Lugano Airport in ragione di 20/30mila franchi annui. Da rilevare l'incessante tendenza ad una totale informatizzazione a domicilio delle operazioni che i piloti prima eseguivano negli uffici degli aeroporti (piani di volo, meteo, ecc:).

Le modifiche essenziali contenute in questo messaggio rispetto al precedente sono qui di seguito riassunte.

1. **Modifica competenze e mantenimento proprietà immobiliari (terreni, opere del genio civile e costruzioni edili) alla Città**

Una sostanziale modifica alle decisioni votate dal Consiglio Comunale a margine del M.M. no 6365 è relativa al mantenimento della proprietà di tutte le strutture fisse (opere del genio civile e costruzioni edili) per le quali precedentemente era previsto il trasferimento alla nuova Società Anonima. Anche il finanziamento dei nuovi investimenti in opere del genio civile e costruzioni edili rimarrà di competenza della Città, escludendo tutti gli interventi di manutenzione ordinaria e i piccoli investimenti fino ad un massimo di fr. 100'000.- che andranno direttamente a carico della SA, come a carico della nuova società saranno gli investimenti, senza limite di spesa, relativi ai mobili, macchinari, veicoli e attrezzature.

Questa modifica è stata proposta sulla base di due argomentazioni:

- A. si intende continuare a garantire al Consiglio Comunale la facoltà di decisione nell'ambito degli investimenti in opere del genio civile e costruzioni edili così da lasciare direttamente alla Città il coordinamento di questi importanti investimenti sia per quanto riguarda la definizione degli impegni finanziari necessari, sia per garantire al cantone, all'atto della quantificazione dei prospettati contributi cantonali agli investimenti, una controparte pubblica.
- B. la seconda è legata alla garanzia di mantenere la proprietà dei beni immobiliari (sedimi, opere del genio civile, costruzioni edili) nei bilanci del comune, limitando

così di fatto l'impegno finanziario diretto della Città alla sola quota di capitale azionario.

E' ovvio che il maggior onere finanziario che si assumerà la Città sotto forma di ammortamento dei valori patrimoniali esistenti che saranno trasferiti nel bilancio della Città e di ammortamento e di interessi passivi che risulteranno dagli investimenti futuri saranno remunerati dalla Società anonima alla Città mediante la definizione di un canone di locazione il cui valore dovrà corrispondere ai costi calcolatori sopportati dalla Città.

2. **Rinuncia alla cessione delle azioni di Avilù SA alla nuova Società Anonima**

Con il previsto trasferimento a Lugano Airport SA delle attività di supporto all'aviazione generale attualmente garantite da Avilù la società stessa sarà attiva solo nei settori della scuola e delle attività di volo. Attività che in nessun caso necessitano di una partecipazione diretta alle decisioni operative da parte dell'aeroporto. Inoltre la cessione a titolo gratuito delle azioni di Avilù alla nuova società anonima comporterebbe la contabilizzazione nei conti della Città di un'ammortamento del valore di bilancio della partecipazione corrispondente ad un costo di fr. 394'400.-.

3. **Modifica delle seguenti risoluzioni votate dal consiglio comunale del 15 dicembre 2003:**

DA REVOCARE

**4)Il Municipio è invitato a sottoporre al consiglio comunale un Messaggio per la costituzione di un diritto di superficie con la futura Società anonima avente per oggetto tutti i sedimi inclusi nel perimetro della Concessione quadro. Essi verranno inclusi nei beni patrimoniali del Comune.**

MOTIVAZIONE

Con la mancata cessione della proprietà della sostanza fissa immobiliare viene a cadere la necessità di costituire un diritto di superficie; la precedente risoluzione del C.C. deve pertanto essere revocata. Per contro si dovrà procedere alla sottoscrizione di un contratto d'affitto per i terreni e per le infrastrutture messe a disposizione (opere edili e del genio civile). La Città dovrà in futuro garantire l'esecuzione di tutti gli investimenti in opere del genio civile e costruzioni edili necessarie allo svolgimento dell'esercizio. (se del caso adeguandone il canone d'affitto). A carico diretto della SA rimane la totalità delle manutenzioni ordinarie e i piccoli investimenti in opere del genio civile e costruzioni edili (fino ad un massimo di fr. 100'000.-). Per contro il finanziamento dei veicoli, delle nuove attrezzature e/o installazioni dovranno andare a carico della SA che ne acquisirà immediatamente la proprietà.

■ ■ ■

DA REVOCARE

**6) Il capitale azionario della Società anonima sarà inizialmente di fr.4.000.000.- (quattro milioni) e verrà liberato mediante apporto degli attivi dell'azienda municipalizzata Lugano-Airport. Tutte le azioni sono nominative e sottoscritte dal Comune di Lugano per un totale di 40.000.-(quarantamila) azioni di fr.100.-(cento) cadauna.**

MOTIVAZIONE

Invariato il principio di dotare la società di un capitale di fr. 4'000'000.- ma vengono modificate le modalità di liberazione dello stesso in quanto il capitale sarà parzialmente liberato a contanti e in parte mediante apporto in natura

NUOVA PROPOSTA

4. La sostanza fissa registrata alle voci di bilancio "opere del genio civile" e "costruzioni edili" dell'azienda Lugano Airport verranno trasferite nel bilancio della Città tra i beni amministrativi.

I nuovi investimenti in opere del genio civile e costruzioni edili necessari allo svolgimento delle attività aeroportuali dovranno essere promossi dalla Città.

■ ■ ■

DA REVOCARE

**7) Eventuali future vendite di azioni saranno sottoposte all'approvazione del Consiglio comunale.**

MOTIVAZIONE

Da parte cantonale l'interesse per il mantenimento dell'operatività sull'aeroporto di Lugano-Agno si è nel frattempo concretizzato con l'inoltro il 15 giugno 2005 al Gran Consiglio del messaggio del Consiglio di Stato no 5663 "Partecipazione finanziaria di fr. 1'940'000 del Cantone all'Aeroporto di Lugano-Agno" approvato dal Gran Consiglio l'11.10.2005. In estrema sintesi il Consiglio di Stato chiede al Gran Consiglio di approvare un investimento finanziario di fr. 1'940'000.- nella nostra struttura aeroportuale, di cui Frs. 500'000.—quale partecipazione al capitale sociale della costituenda SA.

NUOVA PROPOSTA

7. Il Municipio è autorizzato a vendere allo Stato del Cantone Ticino nominali fr. 500'000.- di azioni della Lugano Airport SA dopo la costituzione della medesima. Eventuali altre vendite di azioni saranno sottoposte all'approvazione del Consiglio Comunale.

■ ■ ■

DA REVOCARE

**9) Il Municipio è autorizzato a cedere gratuitamente le sue azioni di Avilu' SA alla nuova società.**

### MOTIVAZIONE

Con il trasferimento delle attività di handling e di supporto ai passeggeri e agli equipaggi degli aerei dell'aviazione generale, sia commerciale che privata, attualmente svolto da Avilù, alla nuova SA i motivi che spinsero a votare la risoluzione precedentemente proposta vengono a cadere.

■ ■ ■

### DA REVOCARE

**11) Il personale della Società anonima aderisce alla cassa pensioni dei dipendenti della Città di Lugano.**

### NUOVA PROPOSTA

8. Il personale della Società anonima aderisce alla cassa pensioni dei dipendenti della Città di Lugano tramite la firma da parte di Lugano Airport SA della relativa convenzione di affiliazione quale ente esterno.

### **SCENARIO FINANZIARIO**

Lo scenario finanziario 2006 stilato sulla base dei voli attuali (autunno 2005) indica, dopo che la SA ha assunto affitti delle infrastrutture per 0.4 Mio di Frs e considerando sia le spese una-tantum per abbigliamento sia le agevolazioni finanziarie alle compagnie decise dal CC (quest'ultime -in fase di esaurimento- dovrebbero andare a carico dei conti del comunedicastero finanze), un sostanziale pareggio dei conti. La Task Force incaricata dal Municipio di traghettare l'azienda municipalizzata verso la costituzione della società anonima ha sviluppato uno scenario finanziario sulla base delle seguenti ipotesi di base:

#### **a) società anonima che non riprende sostanza fissa,**

Il finanziamento dei nuovi investimenti in opere del genio civile e costruzioni edili rimarrà di competenza della Città; mentre a carico della nuova società saranno gli investimenti, senza limite di spesa, relativi ai mobili, macchinari, veicoli e attrezzature.

#### **b) affitto delle infrastrutture a carico della SA**

Parte del capitale sociale di Lugano Airport sarà costituito mediante apporti in natura con attivi dell'azienda municipalizzata. Gli altri beni patrimoniali esistenti saranno trasferiti al bilancio della Città come riportato dalla seguente tabella:

Investimento	Bilancio Azienda previsto al 31.12.2005	Sostanza trasferita alla Città			
		opere del genio civile	costruzioni edili	costi attivati	Totale
<b>141.001 Diverse opere del genio civile</b>					
realizzazione rotonda Bollette	66'000	66'000			66'000
ampliamento parcheggio P1	556'000	556'000			556'000
progettazione e sistemazione zona nord	39'000	39'000			39'000
pavimentazione piazzali	35'490	35'490			35'490
	<b>696'490</b>				
<b>141.002 Pista</b>					
cablaggio luci bordo pista	359'000	359'000			359'000
risanamento parziale pista	139'000	139'000			139'000
sistemazione di rilevazione ghiaccio in pista	120'000	120'000			120'000
potenziamento illuminazione pista	2'287'000	2'287'000			2'287'000
	<b>2'905'000</b>				
<b>143.000 Immobili</b>					
opere al 1. piano	199'000		199'000		199'000
sistemazione spazi all'interno del terminale	27'000		27'000		27'000
modifica recinzione aeroportuale	72'000	72'000			72'000
diritto di superficie Consorzio del Vedeggio	134'000			134'000	134'000
diritto di superficie Consorzio del Vedeggio	37'000			37'000	37'000
risanamento parziale pista	752'000	752'000			752'000
vie di circolazione (Grooving)	150'000	150'000			150'000
	<b>1'371'000</b>	<b>4'575'490</b>	<b>226'000</b>	<b>171'000</b>	<b>4'972'490</b>

**Calcolo ammortamento per Città:**

aliquota di preventivo

**ammortamento di preventivo 2006**

8%	8%	20%	0
366'039	18'080	34'200	<b>418'319</b>

Il canone di affitto sarà calcolato annualmente sulla base dei costi (ammortamenti vecchi e nuovi investimenti+ interessi passivi sui nuovi investimenti) che la Città si assumerà rispetto alle opere specifiche sostenute per Lugano Airport SA. Per il 2006 è stato calcolato un affitto di Frs. 420'000.—che risulta dalla tabella sopraccitata sulla base dell'ammontare degli ammortamenti calcolati con le aliquote di preventivo 2006 previsti sulle opere specifiche. Per quanto riguarda le nuove e future opere di investimento strutturale sulle quali si esprimerà il Consiglio Comunale l'importo che risulterà dalla somma dell'ammortamento e degli interessi passivi farà parte del calcolo per il nuovo canone d'affitto.

La vostra commissione sottoscrive questo approccio che permette a Lugano Airport SA in fase di start-up di verificare la sua politica aziendale senza incorrere nella fase iniziale in costi eccessivamente penalizzanti. Un cambiamento del canone locativo che tenga conto anche di una componente di reddito è auspicabile solo dopo un periodo di cinque anni.

**c) handling passeggeri svolto da Lugano Airport SA,**

La ripresa dell'handling dei passeggeri non ha un'incidenza finanziaria molto pesante, anzi in presenza di una conferma dell'attività sui livelli attuali è previsto un sostanziale pareggio che può velocemente trasformarsi in un interessante utile con l'aumento dei voli di linea;

**d) potenziamento Direzione (1 direttore a tempo pieno, 1,5 capi campo),**

**e) copertura disavanzo 2005 da parte della Città,**

La Task Force incaricata dal municipio conferma che il disavanzo 2005 non sarà superiore alla cifra approvata a preventivo di Frs. 979'000.--. Sorprese, se ce ne saranno, potranno confermare un minor disavanzo. Da considerare che per qualsiasi valutazione il numero di movimenti di linea risulta determinante sul risultato economico. Essenziale in questa fase è raggiungere un coefficiente di utilizzazioni dei voli attualmente offerti tale da assicurarne il mantenimento da parte delle compagnie operanti attualmente sullo scalo cittadino. Le possibili evoluzioni future che possono intervenire nel breve termine non permettono di affrontare pianificazioni finanziarie su più anni. Si può comunque osservare che una lenta ripresa del traffico avrebbe una veloce e molto positiva evoluzione sulle cifre.

**f) investimenti obbligati e necessari a carico della Città**

Oltre ai 2,8 mio già votati dal Consiglio Comunale sono previsti alcuni investimenti relativi alle installazioni delle luci guida, più in dettaglio: Frs. 195'000.—per il rinforzo del sentiero ottico (PAPI) e Frs. 350'000.—per le luci guida sud (zona entroterra). Altri investimenti necessari negli anni futuri riguardano Frs. 1'000'000.—per il risanamento della pavimentazione della pista e gli investimenti necessari per il nuovo impianto di navigazione aerea una volta certificata la nuova procedura di atterraggio (ca 2,7 Mio).

**g) offerta di voli di linea attuale (autunno 2005)**

Un calcolo preciso dell'esborso in contanti che la città dovrà effettuare per capitalizzare la nuova società a questo punto è prematuro; indicativamente possiamo dire che il capitale sociale di Lugano Airport SA sarà di Frs. 4'000'000.—ai quali- per trovare l'esborso in contanti della città vanno tolti Frs. 500'000.—della quota parte riservata al cantone e Frs. 700'000.—circa tra apporti in natura (veicoli+impianti+saldo netto debitori/creditori).

\* \* \* \* \*

Con la ratifica di questo messaggio si conclude il tortuoso iter che ha visto impegnato il legislativo comunale sul dossier della trasformazione dell'Azienda municipalizzata dell'aeroporto in una Società anonima.

Per le ragioni esposte la vostra commissione propone al Consiglio comunale di voler

**r i s o l v e r e:**

1. Sono revocati i punti 4 – 6 – 7 – 9 e 11 della risoluzione 15 dicembre 2003 del Consiglio Comunale riferita al messaggio municipale no. 6365
2. Sono approvate le modifiche introdotte agli articoli 9 e 19 dello statuto della Società Lugano Airport SA.
3. Alla nuova Società Anonima verranno attribuite le seguenti voci di bilancio dell'azienda Lugano Airport:  
cassa, debitori diversi, debitori compagnie, crediti verso IVA, azioni, transitori attivi, la sostanza fissa rilevata al gruppo di conti "Mobili, veicoli e attrezzature e il capitale dei terzi rilevato nei gruppi del passivo di bilancio "Impegni correnti" e "Transitori passivi".  
Il valore di trapasso sarà determinato in base al bilancio di chiusura al 31.12.2005 di Lugano Airport e alla perizia commissionata ai consulenti esterni.
4. La sostanza fissa registrata alle voci di bilancio "opere del genio civile" e "costruzioni edili" dell'azienda Lugano Airport verranno trasferite nel bilancio della Città tra i beni amministrativi.  
I nuovi investimenti in opere del genio civile e costruzioni edili necessari allo svolgimento delle attività aeroportuali dovranno essere promossi dalla Città.
5. Il Municipio è autorizzato a sottoscrivere con la società Lugano Airport SA un contratto d'affitto delle strutture messe a disposizione della società anonima. Il canone di locazione sarà commisurato agli oneri del capitale investito in quelle infrastrutture (Ammortamenti + interessi). Per gli investimenti già effettuati al 31 dicembre 2005 gli interessi potranno non essere computati per i primi 5 anni.
6. Il capitale azionario della società anonima sarà inizialmente di Fr. 4'000'000.-. Tutte le azioni sono nominative e sottoscritte dal Comune di Lugano per un totale di 40'000 azioni di Fr. 100.- cadauna. Il capitale verrà parzialmente liberato a contanti e in parte mediante apporto in natura della sostanza circolante d'esercizio degli attivi dell'azienda Lugano Airport.
7. Il Municipio è autorizzato a vendere allo Stato del Cantone Ticino nominali fr. 500'000.- di azioni della Lugano Airport SA dopo la costituzione della medesima.  
Eventuali altre vendite di azioni saranno sottoposte all'approvazione del Consiglio Comunale.

8. Il personale della Società anonima aderisce alla cassa pensioni dei dipendenti della Città di Lugano tramite la firma da parte di Lugano Airport SA della relativa convenzione di affiliazione quale ente esterno.

9. Sono designati quali membri di spettanza del Comune di Lugano nel Consiglio d'amministrazione di Lugano Airport SA:

I Signori:

.....(Capo Dicastero Aeroporto)

.....(Rappresentante delle forze politiche presenti in Consiglio Comunale)

.....(Rappresentante delle forze politiche presenti in Consiglio Comunale)

.....(Rappresentante delle forze politiche presenti in Consiglio Comunale)

.....(Rappresentante delle forze politiche presenti in Consiglio Comunale)

..... Presidente del Consiglio d'Amministrazione di Avilù SA

**Per la commissione della Gestione**

Paolo Sanvido, relatore (con riserva)

Martino Rossi

Simonetta Perucchi Borsa

Gianrico Corti

Lauro Degiorgi

Alessandra Giezendanner

Maddalena Ermotti-Lepori

Rocco Olgiati

Mario Borradori

Ferruccio Unternährer

Angelo Paparelli

Roberto Ritter