

**MESSAGGIO MUNICIPALE NO. 10592**

**Ratifica, come da Decreto esecutivo del Consiglio di Stato del 20 marzo 2020, modificato il 17 aprile 2020, della messa in liquidazione della Lugano Airport SA;**

**della concessione di un credito d'investimento di fr. 430'000.- + IVA necessario all'acquisto da Lasa della sostanza fissa operativa necessaria alla Città per la gestione della struttura aeroportuale;**

**presentazione del progetto "Transition" e relativo aggiornamento di preventivo di gestione corrente per l'anno 2020;**

**concessione di un credito di gestione corrente di fr. 500'000.- per il finanziamento di un piano sociale a favore del personale di Lasa che ha perso il suo posto di lavoro;**

**e una panoramica delle attività future**

---

Lugano, 14 maggio 2020

All'Onorando  
Consiglio Comunale  
6900 Lugano

Onorevole Signora Presidente,  
Onorevoli Signore e Signori Consiglieri Comunali,

con il presente messaggio il Municipio vuole estendere a tutti i membri del Consiglio Comunale le spiegazioni e le motivazioni, già anticipate alla Commissione della Gestione in occasione di una video conferenza tenutasi lo scorso 27 aprile, che hanno condotto alla messa in liquidazione della Lugano Airport SA nonché informare il legislativo sui dettagli del progetto "transitorio" con il quale la Città intende garantire il trapasso della gestione dello scalo di Agno ad investitori privati senza giungere ad una chiusura, seppure provvisoria dell'aeroporto.

Utile segnalare in entrata che i presupposti comunque ancora esistenti al momento della decisione di operare il risanamento di Lasa da parte dei legislativi cantonale e comunale sono stati radicalmente modificati dallo scoppio della pandemia Covid-19 che ha praticamente messo a terra l'intera aviazione di linea e gran parte dell'aviazione generale.

Oggi è oggettivamente difficile pensare ad una ripresa in tempi brevi delle attività di linea e ancor più difficile ipotizzare di poter riprendere anche sul medio termine voli regolari tra Lugano e Ginevra. Per contro le limitazioni e le nuove modalità di volo a cui si troveranno confrontati i clienti business dell'aviazione di linea dovrebbe permettere una più incisiva e veloce ripresa dell'aviazione d'affari privata.

## **Basi legali a giustificazione delle avvenute decisioni prese dal Municipio nel corso del mese di aprile 2020 e oggetto del presente messaggio di ratifica**

Il Decreto esecutivo del Consiglio di Stato del 20 marzo 2020 e la sua successiva modifica del 17 aprile, intervenute a seguito della risoluzione governativa del 11.3.2020 che ha statuito lo stato di necessità su tutto il territorio del Cantone Ticino, all'art. 1 dispone quanto segue:

*"1. Le sedute delle sessioni ordinarie e straordinarie dei legislativi comunali sono sospese fino al 24 maggio 2020 compreso. Nel caso di assoluta urgenza su oggetti di competenza del Legislativo, i Municipi dispongono le misure e gli interventi necessari; essi sottopongono a posteriori gli oggetti all'organo legislativo per ratifica a conclusione dello stato di necessità.*

*2. Per i lavori delle Commissioni del Legislativo è applicabile analogamente l'art. 2.*

*3. Sono riservate puntuali decisioni e direttive delle competenti istanze in base a disposizioni e norme superiori al momento applicabili."*

E' sulla base di quanto stabilito da questo decreto esecutivo che il Municipio ha deciso, con ris. mun. del 23 aprile 2020, di approvare, tramite i rappresentante del Comune all'Assemblea degli azionisti, la messa in liquidazione della Lugano Airport SA e l'implementazione del progetto "Transition".

La giustificazione dell'urgenza e della necessità di decisione prima della ripresa dei lavori del Consiglio Comunale e la presentazione del progetto "Transition" verranno presentati nell'ambito del presente messaggio.

## **Breve istoriato degli eventi maturati nel periodo novembre 2019-aprile 2020**

Prima di entrare nella presentazione degli aspetti centrali del presente messaggio può risultare utile una sintetica ricapitolazione degli eventi temporali succedutisi negli ultimi 5 mesi che, di fatto, hanno poi portato alla successiva decisione di liquidazione di Lasa e di implementazione del progetto "Transition":

- il 4 novembre 2019 il Gran Consiglio approva il messaggio governativo per l'aumento della partecipazione finanziaria del Cantone in Lasa dal 12.5 % al 40 %. Viene votato un credito che prevede fr. 2.4 mio per la ricapitalizzazione della SA, fr. 920'000 per la quota parte di perdite presunte a fine 2019 e che eccedono l'ammontare del capitale azionario e un credito annuo di fr. 520'000.- per la copertura del disavanzo d'esercizio per gli anni 2020-2022,
- il 25 novembre il Consiglio Comunale ha a sua volta deliberato lo stanziamento di un credito d'investimento di fr. 3.6 mio per la ricapitalizzazione della SA, di fr. 1.38 mio per le perdite cumulate riportate a bilancio e un credito di gestione corrente di fr. 780'000.- per la copertura della q.p. della presunta perdita d'esercizio per il 2020,
- lancio dei due referendum cantonale e comunale contro le delibere del Gran Consiglio e del Consiglio Comunale di Lugano,
- nel mese di gennaio 2020 vengono confermate le riuscite dei due referendum,
- le due votazioni popolari sono fissate per il 26 aprile 2020,
- nel mese di febbraio 2020 Lasa notifica a tutti i suoi dipendenti la disdetta cautelativa e condizionata dei contratti di lavoro. Disdetta che sarà annullata in caso di approvazione, nelle due votazioni popolari del 26 aprile 2020, del risanamento finanziario della società,
- nel corso dei primi due mesi del 2020 si evidenzia una positiva crescita dei movimenti e del fatturato dell'aviazione generale che migliora del 40 % rispetto allo stesso periodo del 2019,

- con ris. mun. 5 marzo 2020 viene costituito un gruppo di lavoro con inizialmente il mandato di verificare e approfondire gli scenari atti a trasferire a fine 2020 la gestione dello scalo ad investitori privati. Con l'acuirsi della crisi legata alla pandemia Covid-19 il gruppo di lavoro modifica le sue priorità concentrandosi sulla valutazione di possibili soluzioni di gestione dello scalo che permettano la continuità operativa dello stesso senza incorrere in un fallimento/grounding di Lasa che di fatto metterebbe in seria difficoltà le società che operano ad Agno e porterebbe pregiudizio nella ricerca di soluzioni di continuità tramite investitori privati,
- il progredire della pandemia Covid-19 con forti limitazioni di spostamento tra nazioni e l'introduzione in pressoché tutta Europa di severe misure sanitarie porta a partire da metà marzo 2020 ad un quasi totale azzeramento dei movimenti aerei,
- il primo aprile 2020 il progredire della pandemia porta il Consiglio di Stato ad annunciare l'annullamento della votazione popolare sul futuro dello scalo a data da stabilire,
- il due aprile il Municipio di Lugano decide di posticipare la votazione popolare comunale , ipotizzando la data del 28 giugno 2020,
- il 9 e il 16 aprile 2020 il gruppo di lavoro sottopone al Municipio il progetto "Transition" con l'obiettivo di salvaguardare l'operatività dello scalo attraverso una gestione tramite la Città dell'aeroporto per un periodo di tempo limitato e sufficiente a trasferire la gestione dello scalo ad investitori privati,
- il 21 aprile 2020 vista l'impossibilità da parte di Lasa di reperire sufficienti mezzi finanziari parificabili a mezzi propri il CdA decide di proporre agli azionisti la messa in liquidazione della società,
- il 23 aprile il Municipio, preso atto degli ultimi aggiornamenti alla situazione forniti da Lasa e dalla Divisione finanze condivide la decisione del CdA e aderisce alla richiesta di convocazione di un'Assemblea straordinaria degli azionisti per la messa in liquidazione della SA,
- sempre il 23 aprile il Municipio approva e aderisce al progetto "Transition",
- il 28 aprile 2020 l'Assemblea totalitaria e straordinaria degli azionisti della Lugano Airport SA vota la messa in liquidazione della società e nomina l'Avv. Emanuele Stauffer liquidatore della SA,
- nel periodo metà marzo - fine aprile il gruppo di lavoro presenta agli azionisti una serie di varianti con l'obiettivo di traghettare nel migliore modo possibile lo scalo dalla gestione Lasa alla gestione privata,
- in questa fase il gruppo di lavoro, incontrano e contattano i principali partner essenziali per la riuscita dell'operazione (UFAC, Skyguide, Ufficio di Revisione di Lasa, rappresentanti sindacali e del personale, principali fornitori e prestatori di servizi e imprenditori con interessi sullo scalo di Agno),
- venerdì 8 maggio attraverso colloqui personali vengono comunicati al personale di Lasa i nominativi dei collaboratori che saranno assunti dalla Città per rendere operativo il progetto "Transition" e i nominativi dei collaboratori che con la fine di maggio termineranno la loro collaborazione con la società.

## **Messa in liquidazione della Lugano Airport SA**

Il MM 10291 evidenziava la necessità di poter procedere al risanamento finanziario di Lasa entro fine 2019/inizio 2020.

La riuscita dei referendum cantonale e comunale contro le decisioni di rifinanziamento della Società da parte della Città e del Cantone ha spostato a fine aprile il primo termine temporale utile per confermare o meno la validazione in votazione popolare delle decisioni dei due legislativi .

Il Consiglio d'Amministrazione di Lasa, preso atto della riuscita dei referendum, ha provveduto ad allestire una serie di successivi piani di liquidità atti a verificare la costante e continuata possibilità da parte della SA, grazie alla postergazione dei crediti vantati dalla Città - un massimo di fr. 4.0 mio in conto corrente e gli affitti dovuti per la messa a disposizione dell'infrastruttura per l'anno 2019 e per il periodo gennaio - aprile 2020, di non ricadere nelle condizioni di sovraindebitamento previste dall'art. 725 cpv 2 del CO.

In particolare l'art. 725 cpv2 CO sancisce che la società anonima che si trovasse con un'eccedenza di debiti verso terzi rispetto agli attivi valutati a valore di liquidazione deve, tramite il Consiglio d'Amministrazione o l'Ufficio di revisione, procedere al deposito dei bilanci e, di fatto, dare avvio alla procedura di fallimento della società.

Le proiezioni finanziarie allestite dalla società, anche alla luce dei positivi fatturati nei mesi di gennaio e febbraio 2020 indicavano la possibilità di poter giungere alle votazioni di fine aprile con un bilancio che permettesse di evitare il deposito dei bilanci e, successivamente, in caso di conferma in votazione popolare delle decisioni dei due legislativi, di procedere al risanamento della società.

D'altro canto il CdA si è pure trovato nella necessità di valutare come comportarsi nel caso concreto in cui l'esito delle votazioni non fosse favorevole a Lasa e per questo motivo, ritenuto che i piani di liquidità indicavano fine aprile come termine ultimo per l'estinzione del credito in conto corrente di fr. 4.0 mio concesso dalla Città, si è reso necessario pianificare le eventuali ricadute finanziarie della procedura di fallimento.

Per questo motivo e partendo dal presupposto che la società intendesse onorare, con le risorse ancora disponibili, se non tutti, almeno la maggior parte dei propri impegni finanziari, a fine febbraio 2020 tutto il personale di Lasa ha ricevuto una disdetta per fine aprile. Disdetta che nel caso di risanamento sarebbe stata ritenuta nulla.

Il peggiorare in modo significativo della pandemia Covid-19 a partire dalla metà di marzo e le misure di chiusura controllata delle attività in Svizzera e nei paesi confinanti, ha influito molto negativamente sulla già precaria situazione finanziaria di Lasa, che si è trovata confrontata ad una radicale riduzione degli introiti.

Le successive decisioni del 1 e del 2 aprile di annullare le due votazioni popolari dal 26 aprile, differendole al più presto al 28 giugno, con l'incognita di poter mantenere in vigore questa seconda data, ha reso l'ipotesi del fallimento della SA prima di fine giugno ancora più verosimile.

A partire dalla fine di marzo il Consiglio d'Amministrazione, in stretto contatto con i due azionisti, ha nuovamente analizzato con attenzione la struttura dei costi della società con l'obiettivo di ridurli al minimo, compatibilmente con la tipologia degli stessi. In particolare occorre segnalare che con la notifica della disdetta dei contratti di lavoro a fine febbraio per fine aprile, operazione dovuta tenuto conto dell'obbligo degli organi societari di non mettere a rischio i crediti di terzi non postergati, ha portato alla cessazione da fine febbraio del diritto al lavoro ridotto, con conseguente ricarico al conto economico della SA dell'intero onere salariale per i collaboratori.

CdA e azionisti hanno successivamente valutato a fondo l'ipotesi di gestire l'ulteriore periodo d'esercizio dell'aeroporto di due mesi (maggio e giugno) per permettere di mantenere in vita la società sino alla nuova prevista data per le votazioni popolari.

Quest'ipotesi si è però scontrata con l'impossibilità di reperire le risorse finanziarie necessarie (indicativamente di fr. 1.2/1.3 mio). Infatti l'unica concessione condivisa con gli azionisti presupponeva loro prestiti postergati per fr. 0.5 mio (fr. 0.3 mio da parte della Città e fr. 0.2 mio da parte del Cantone) e la richiesta di fare capo per 0.5 mio ai crediti transitori Covid-19 garantiti dalla Confederazione.

Questa soluzione non apportava sufficiente liquidità per coprire interamente i costi aggiuntivi, soprattutto tenuto conto che, alla luce del Covid-19, non era prevedibile attendersi dei ricavi operativi nei mesi di aprile-giugno.

Segnaliamo inoltre che il finanziamento delle necessità di liquidità per i mesi di maggio e giugno con risorse in larga parte non assimilabili a mezzi propri avrebbe in ogni caso portato il bilancio di Lasa in sovraindebitamento.

A fronte di queste considerazioni il Municipio non ha potuto che constatare, a malincuore, che Lasa non sarebbe stata in grado di giungere fino alla fine di giugno per affrontare le due votazioni popolari. Inoltre l'assunzione di importanti ulteriori costi per il periodo transitorio in una situazione in cui il mondo dell'aviazione segna la maggiore crisi mondiale di tutti i tempi non è sembrato giustificato e il ritardo con cui si opererebbe, in caso di votazione e di conferma del risanamento della SA, la ristrutturazione della società, la riduzione del numero di collaboratori e tenuto conto del periodo a basso regime in cui si opererà ancora nei prossimi mesi graverebbe in modo pesante e forse insostenibile sulle finanze di Lasa nel periodo di gestione in attesa del trapasso dello scalo ai privati.

E' a questo punto che il gruppo di lavoro costituito ad inizio marzo si è concentrato sullo sviluppo di una strategia di uscita che potesse evitare il fallimento di Lasa, realizzandone lo scioglimento attraverso una procedura di liquidazione ordinaria, ordinata e controllata.

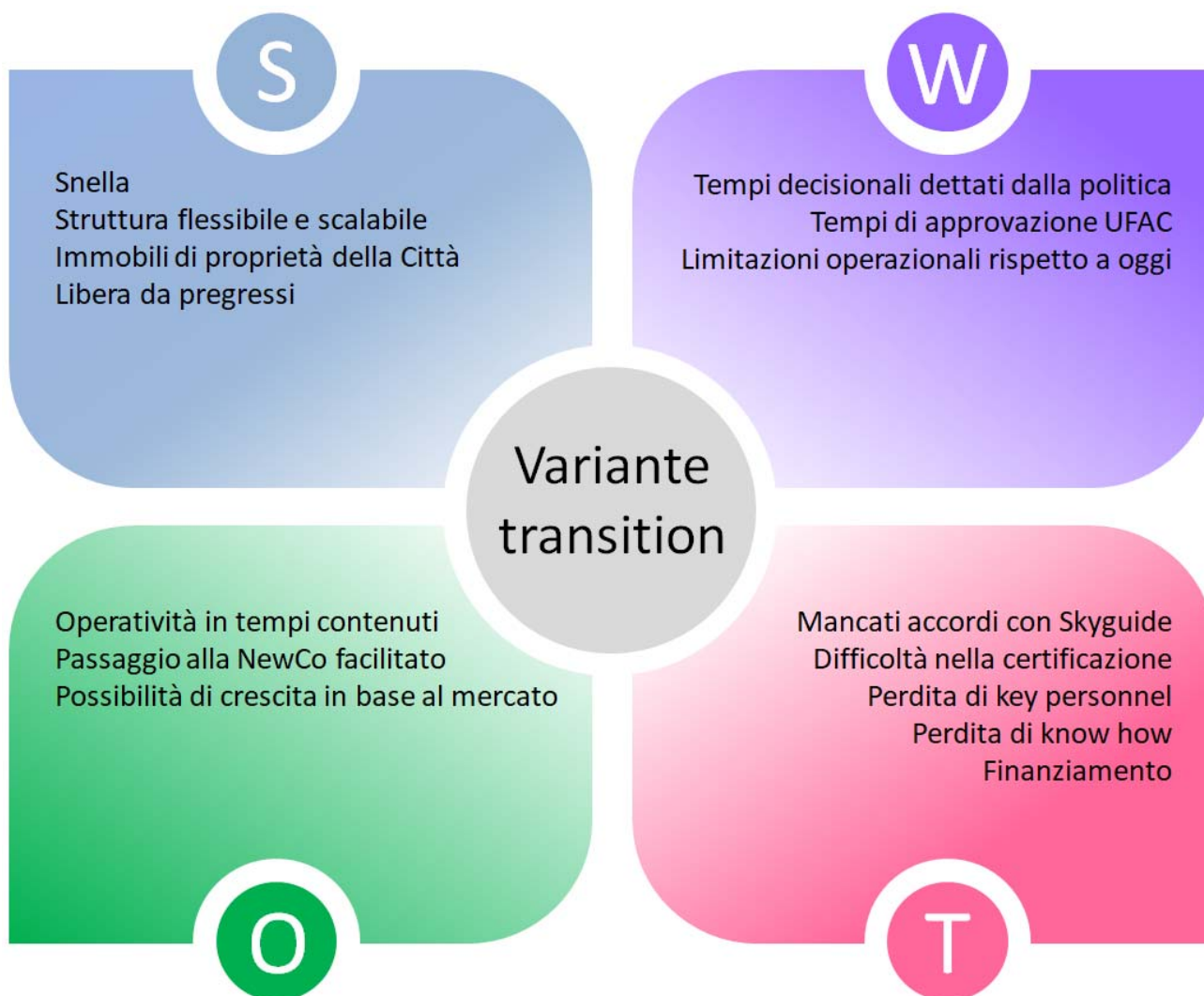
In particolare con il documento del 5 aprile, che alleghiamo, "LASA - Possibili scenari" il gruppo di lavoro elabora una serie di 5 opzioni operative che, partendo dalla situazione di fine aprile, evolvono attraverso una serie di azioni o non azioni per giungere, attraverso iter e tempistiche diverse, al trasferimento della gestione dello scalo ad investitori privati.

Quello che emerge da questo documento di sintesi è che unicamente la variante 5 "Transition" permetteva di ipotizzare il trapasso della gestione ai privati con un grounding di corto termine o addirittura nella migliore delle ipotesi, come del resto a questo punto dei lavori sembra possibile realizzare, senza chiusura dell'aeroporto.

Questa soluzione, fatta propria dal Municipio, ha il pregio, evitando il grounding o riducendone la durata al minimo, di salvaguardare l'operatività delle diverse società basate ad Agno in modo che la loro attività resti possibile senza ulteriori perdite finanziarie anche a garanzia dei loro posti di lavoro.

Le altre alternative prevedono tutte un grounding di diversi mesi che, come sottolineato anche dall'Ufficio Federale dell'Aviazione Civile, renderà molto più problematica e costosa la ripresa delle attività, tenuto pure conto dell'eventuale rischio di perdita di utenti/clienti che una volta allontanatisi per mesi dallo scalo di Agno non necessariamente saranno ancora interessati a ritornarvi.

L'analisi SWOT della variante "Transition" elaborata ad inizio aprile, che riprendiamo di seguito, è stata alla base delle attività successivamente svolte dal gruppo di lavoro per, nel limite del possibile, smarcare le incertezze e ridurre i rischi dell'operazione.



Nel frattempo il lavoro svolto con l'UFAC, ha permesso di presentare una serie di documenti e approfondimenti che hanno generato l'organigramma condiviso con l'autorità di vigilanza federale che dovrebbe permettere di ottenere la certificazione della Città in tempi brevi, auspicabilmente prima della fine di maggio.

Anche i contatti con Skyguide che riguardavano due punti essenziali; la garanzia di collaborazione futura con la Città prima e con i privati poi e la rinuncia da parte loro di un importo di quasi fr. 500'000.- sulla fattura scoperta del dicembre 2019 hanno prodotto i risultati sperati e permesso di smarcare queste criticità.

Oggi possiamo anche confermare che le figure chiave dell'organigramma, personale già certificato dall'UFAC in seno a Lasa e la cui presenza era una condizione basilare per mantenere tempi ristretti per la certificazione della Città, ha accettato il trasferimento alla Città con contratti a tempo determinato e alle condizioni finanziarie (stipendio lordo) precedenti. Questo ha garantito il mantenimento di parte importante del Know how necessario al funzionamento del team fortemente ridotto di numero rispetto alla struttura preesistente.

Nel capitolo successivo verrà descritto dettagliatamente il progetto "transition" nella sua filosofia, organizzazione, struttura, obiettivi e costi.

In conclusione il gruppo di lavoro condivide la convinzione che la formula della liquidazione a seguito di scioglimento volontario (artt. 739 e segg. CO) è di gran lunga da preferire rispetto alla liquidazione a seguito di fallimento (LEF) perché permetterebbe di (1) meglio gestire il passaggio delle varie proprietà di LASA necessarie alla Città per garantire il funzionamento della Variante Transition, (2) minimizzare i tempi di un eventuale interruzione delle attività durante la fase di transizione, (3) mitigare gli effetti finanziari negativi per i creditori (compreso il personale), (4) snellire un eventuale trapasso di attività a terzi (Privati) e (5) evitare l'impatto reputazionale negativo abbinato ad un fallimento.

Il tutto come riassunto dallo schema sottostante:

LIQUIDAZIONE		FALLIMENTO
• Pagamento integrale degli stipendi nel rispetto del termine di disdetta del contratto collettivo	Collaboratori	• Pagamento compromesso degli stipendi e in ogni caso ritardato del 3° mese
• Pagamento integrale	Creditori	• Pagamento parziale
• Garantita	Continuità attività	• Compromessa
• Buone possibilità (privati)	Mantenimento attività	• Definitivamente compromessa
• Preservata	Reputazione	• Lesa

La liquidazione per essere una reale variante alla procedura di fallimento deve garantire che la società in liquidazione, durante tutta la durata della procedura, sia in grado di far fronte ai propri impegni verso terzi (esclusi eventuali crediti postergati) e di mai presentare una situazione di sovraindebitamento.

A questo scopo l'ufficio di revisione di Lasa ha verificato che il bilancio al 31 dicembre 2019, allestito a valori di liquidazione, e che il bilancio di liquidazione intermedio a fine aprile 2020 adempissero a queste condizioni.

Inoltre sempre l'ufficio di revisione ha verificato il piano di liquidità previsionale per il periodo maggio-termine della liquidazione (indicativamente un periodo non superiore ad un anno) e ritenuto che gli accantonamenti effettuati e le valutazioni/ipotesi di costo fossero coerenti con la situazione e la cui realizzazione porterebbe quindi garantire una positiva chiusura della procedura di liquidazione.

Di seguito il bilancio di liquidazione sintetico a fine aprile 2020 che evidenzia la sostenibilità della liquidazione in quanto a fronte della messa in liquidazione Skyguide ha rinunciato a circa fr. 500'000.- dei suoi crediti pregressi (rinuncia già contabilizzata a fine aprile 2020) e all'impegno assunto dalla Città di rilevare la sostanza fissa d'esercizio a valori di liquidazione entro il mese di maggio per l'importo di fr. 430'000.- e le scorte (in particolare carburante velivoli, veicoli, liquido per il disgelo dei velivoli e della pista e altri pezzi di ricambio di infrastrutture e attrezzature operative), al loro valore di costo, che saranno esistenti a fine maggio 2020.

**Bilancio di liquidazione al 30.04.2020**

<b>Attivi</b>		<b>Passivi</b>	
Liquidità	24'834	Creditori diversi	2'183'736
Disponibilità residua in conto corrente con la Città	1'143'473	anticipi e IVA dovuta	512'813
Crediti verso utenti	342'347	Incassi da riversare e deposito chiavi	112'290
Sussidi UFAC per prestazioni Skyguide	2'638'800	Incassi da riversare - quote CCL	10'315
Scorte	80'920	incassi da riversare tasse di collegamento	201'076
Transitori attivi	404'400	Transitori passivi	0
Premi assicurativi anticipati	197'533	Imposte alla fonte	6'128
Titoli	3'000	Tasse avvicendamento Skyguide	16
sostanza fissa	<u>430'000</u>	Accantonamenti d'esercizio	<u>1'610'297</u>
	5'265'307		4'636'671
		Capitale azionario	4'000'000
		Credito in conto corrente postergato Città di Lugano	2'856'527
		Disponibilità residua in conto corrente con la Città	1'143'473
		Affitto 2019 Città di Lugano (postergato)	323'820
		Perdite riportate al 31.12.2018	-5'135'203
		Perdita d'esercizio 2019	-2'241'596
		Perdita d'esercizio 2020	-318'385
		capitale azionario e crediti postergati	628'636
Totale attivi	<u><u>5'265'307</u></u>	Totale passivi	<u><u>5'265'307</u></u>

**La mancata conferma ufficiale all'ufficio di revisione di questi accordi/impegni e la loro concretizzazione entro fine maggio avrebbe avuto come conseguenza l'impossibilità per l'ufficio di revisione di certificare il bilancio di liquidazione a fine aprile con conseguente obbligo di depositare i bilanci.**

Facciamo rilevare che nel bilancio intermedio di liquidazione sono già stati considerati i necessari accantonamenti per gli impegni verso il personale già maturati e che verranno pagati unitamente allo stipendio di maggio (vacanze non consumate e relativi oneri sociali) e gli altri obblighi verso il personale per coloro che per contratto hanno un termine di disdetta di 6 mesi o che per malattia intervenuta fino ad inizio maggio e durante il periodo di disdetta, hanno automaticamente uno spostamento del termine di cessazione del lavoro.

Per correttezza e complemento d'informazione segnaliamo per contro che, non essendo oggi né quantificabile né ipotizzabile, nessun accantonamento è stato costituito per eventuali assenze di malattia durante il mese di maggio. Di fatto l'ulteriore prolungamento del termine di disdetta per questo genere di eventi, qualora si realizzassero in modo importante, sembra essere l'unico rischio possibile perché nel proseguire del tempo la liquidazione possa fallire e si debba procedere al deposito dei bilanci.

La citata necessità di certificare già con il bilancio intermedio di liquidazione l'esistenza di residui fondi propri (capitale azionario e crediti postergati) in grado di assumersi i costi operativi del mese di maggio (stimati in fr. 465'000.- circa) ha forzato il Municipio a dover procedere con le seguenti decisioni che con il presente messaggio chiediamo al legislativo di ratificare:

- è concesso un credito d'investimento di fr. 430'000.- + IVA per l'acquisto da Lasa della sostanza fissa operativa necessaria alla Città per la gestione della struttura aeroportuale al valore concordato con l'ufficio di revisione e il liquidatore di Lasa. La sostanza fissa acquisita è composta da infrastrutture di sicurezza, sistemi di comunicazione, equipaggiamenti aeroportuali diversi, installazioni e strutture tecniche e veicoli,
- è concesso un credito di gestione corrente per acquisire, al prezzo di costo, le scorte di carburante, liquidi per il disgelo dei velivoli e della pista e altri pezzi di ricambio per infrastrutture e attrezzature d'esercizio esistenti al 31 maggio 2020 (a titolo indicativo le scorte a fine aprile ammontavano a fr. 81'000.-). In questo caso non si tratta di un credito d'investimento in quanto queste scorte o vengono realizzate con la vendita durante l'esercizio (carburante velivoli) o rappresenteranno una componente dei costi di gestione dell'aeroporto nel periodo giugno-dicembre 2020 (liquidi antigelo e pezzi di ricambio),
- al fine di poter negoziare e ottenere da Skyguide l'importante loro rinuncia sul credito relativo alla fattura per prestazioni di controllo aereo del mese di dicembre 2019 era necessario garantire loro la continuità operativa dello scalo con conseguente messa in liquidazione della SA e non cadere nella procedura di fallimento
- la procedura di liquidazione garantisce inoltre il pagamento di tutti gli altri crediti vantati dai terzi (personale, fornitori, prestatori di servizio, rimborso di anticipi a garanzia di clienti dell'aeroporto, impegno con l'IVA, ecc.)

Il Municipio quale unica alternativa all'iter intrapreso avrebbe dovuto garantire i fondi propri necessari con un ulteriore aumento del credito in conto corrente postergato. L'importo da ulteriormente postergare avrebbe dovuto corrispondere sia al valore della sostanza fissa acquistata e al valore delle scorte sia alla copertura integrale del credito vantato da Skyguide SA per il saldo della fattura di dicembre che, successivamente a questa decisione avrebbe potuto non più ritenere utile la rinuncia parziale al loro credito.

Il Municipio ha inoltre considerato importante, come annunciato in occasione dei lavori commissionari relativi a MM 10291, di non ulteriormente incrementare oltre i fr. 4.0 mio il limite di credito in conto corrente postergato.

Quale valutazione economico finanziaria della variante liquidazione rispetto alla variabile risanamento e fallimento esponiamo nella tabella che segue le cifre essenziali:

	<b>variante liquidazione</b>	<b>variante fallimento</b>	<b>variante risanamento</b>
ricapitalizzazione di Lasa			3'600'000
copertura perdite riportate a bilancio al 31.12.2019			1'380'000
copertura parziale del disavanzo di gestione 2020			780'000
utilizzo massimale del credito in conto corrente Città/Lasa	4'000'000	4'000'000	
acquisto sostanza fissa d'esercizio	430'000		
postergazione creditori per affitto 2019 e gennaio-maggio 2020	458'500	458'500	
	<u>4'888'500</u>	<u>4'458'500</u>	<u>5'760'000</u>

Si tenga conto che il maggiore onere della versione liquidazione rispetto alla versione fallimento è rappresentato dall'investimento per l'acquisto della sostanza fissa d'esercizio necessaria all'operatività dell'aeroporto e che sarà in seguito recuperabile nella definizione del valore della locazione/diritto di superficie o tramite vendita ai privati.

E' inoltre utile sottolineare i possibili benefici per la Città legati alla continuità operativa dello scalo che contribuiranno al mantenimento di un maggiore valore intrinseco della concessione federale e della locazione/diritto di superficie che si potrà ottenere dai privati con una struttura che non si è fermata e con i propri utenti e clienti presenti e operativi.

A conclusione della procedura di liquidazione la Città dovrà procedere allo stralcio dagli attivi del suo bilancio del saldo del proprio credito in conto corrente e i crediti per l'incasso degli affitti 2019 e qp 2020. A titolo informativo i crediti esistenti a bilancio al 31.12.2019 (saldo in conto corrente e affitto sedime 2019) ammontanti a fr. 4.06 mio sono già stati oggetto, in accordo con i revisori della Città, di un accantonamento a carico della gestione 2019.

La chiusura della procedura di liquidazione porterà alla contabilizzazione di una perdita residua massima di fr. 400'000.- circa.

## **Progetto transition**

Viene ribadito che l'obiettivo finale del Municipio, come del resto deciso dal Consiglio Comunale in occasione della votazione dei crediti per il risanamento della Società, sia il trapasso della gestione dello scalo ad investitori privati.

L'implementazione della Variante 5 Transition viene proposta quale misura urgente per evitare l'effetto sull'aeroporto di un eventuale fallimento di LAsA. Infatti, senza una misura accompagnatoria, il fallimento di LAsA porterebbe a un grounding dell'aeroporto con gravi conseguenze oltre che per tutto il personale di LAsA anche per le ditte che vi operano (circa 130 posti di lavoro), per l'aviazione generale e forse anche per il futuro stesso dell'aeroporto. L'UFAC ha comunicato che non è disposta a fare compromessi e se questa situazione dovesse avverarsi l'aeroporto deve essere chiuso. Essendo a conoscenza delle lettere di disdetta con effetto al 30 aprile 2020 trasmessa da LAsa a tutti i collaboratori, il 16 aprile 2020 l'UFAC comunicava che, non essendo a conoscenza di piani alternativi, per questa data avrebbe revocato l'autorizzazione e l'aeroporto andava chiuso.

La ricertificazione di una nuova organizzazione avrebbe comportato importanti ritardi e significative incertezze nelle trattative con gli investitori privati.

La realizzazione della variante è facilitata dal fatto che gli asset più importanti sono già oggi in mano alla Città (Concessione, Regolamento d'esercizio, immobili, parte dei veicoli e degli equipaggiamenti).

L'ammontare degli oneri finanziari è direttamente dipendente dai servizi che l'aeroporto è in grado di offrire. Occorre tener presente che, anche nel caso di un grounding prolungato, una serie di costi di gestione e manutenzione sarebbero comunque a carico della Città per il mantenimento del valore patrimoniale e per contenere il deperimento dell'infrastruttura.

#### *Basi legali e direttive vincolanti*

- Concessione per l'esercizio dell'aeroporto Lugano-Agno rilasciata dal DATEC del 16 settembre 1996
- Compendio alla Concessione del 16 settembre 1996 emanato dal DATEC
- Regolamento d'Esercizio del 16.09.1996 rilasciato dalla Concessionaria
- Direttiva Lotta antincendio e servizi di soccorso negli aerodromi svizzeri UFAC A del 1° gennaio 2018D I-001 e tutti i documenti elencati al capitolo Basi legali.

#### *Forma giuridica e inquadramento nell'amministrazione comunale*

La Città di Lugano quale Concessionaria e proprietaria dei beni immobiliari dell'aeroporto di Lugano-Agno assumerà anche il ruolo di gestore dell'aeroporto. A questo scopo verrà istituito nella Divisione finanze del Dicastero consulenza e gestione un nuovo Centro di costo assegnato all'aeroporto che prenderà il nome di "Gestione transitoria aeroporto" . Il logo attuale di Lugano Airport verrà mantenuto.

## Inquadramento nell'amministrazione comunale



Tutto il personale necessario per garantire l'operatività di Lugano Airport verrà assegnato al centro di costo che ne garantirà la gestione finanziaria.

### *Delega di competenze attribuite*

Per mantenere e garantire un esercizio sicuro, secondo le prescrizioni della Concessione federale, nonché le prescrizioni nazionali e internazionali applicabili, la Concessionaria delega tutte le **competenze operative** inerenti Lugano Airport ad un capo campo (Accountable Manager).

Il capo campo organizza e assicura l'esercizio secondo i compiti e le responsabilità che gli sono attribuite dall'Ufficio Federale dell'Aviazione Civile (UFAC), emanando le disposizioni necessarie, controllando l'esercizio e prendendo i provvedimenti atti a garantire la sicurezza e il rispetto delle disposizioni vigenti.

Evidentemente il trasferimento dell'attività aeroportuale all'interno dell'amministrazione comunale comporterà che la figura dell'Accountable Manager rientri nelle procedure decisionali, di delega, procedurali e di controllo valide per tutti quadri superiori della Città; in particolare attraverso il Municipio, nel caso concreto il Capo Dicastero Consulenza e Gestione, la direzione delle divisioni Finanze, Risorse Umane, Affari Giuridici, Revisione Interna, ecc.

Nello specifico, il capo campo si occupa di:

- garantire un esercizio sicuro (Safety e Security) secondo le normative in vigore;
- creare e mantenere l'organizzazione tecnica necessaria per il funzionamento ordinato;
- mantenere i margini di protezione delle superfici di limitazioni degli ostacoli secondo il piano delle zone di sicurezza dell'aeroporto;
- assicurare la fornitura dei vari servizi di assistenza a terra;
- prendere tutte le misure d'intervento necessarie in caso di quasi incidente o incidente;
- raccogliere e fornire i dati di base delle statistiche ufficiali del traffico aereo.

### *Numero e funzione del personale*

La concessionaria ha deciso di dare continuità alle attività in aeroporto riducendo allo stretto necessario il numero di impiegati durante tutta la fase di transizione verso i Privati. Per questo motivo si è dovuto rinunciare ad alcune attività non strettamente necessarie, riducendo allo stesso tempo gli orari operativi. Lo scopo è ottimizzare le risorse garantendo le presenze minime indispensabili per mantenere un esercizio sicuro. L'obiettivo sarà raggiunto anche agendo sulla polivalenza e la flessibilità operativa del personale.

### *Struttura organizzativa*

Il modello operativo e i servizi prestati influenzano direttamente sia il fabbisogno di personale sia l'infrastruttura e gli equipaggiamenti. La soluzione proposta rappresenta un compromesso atto a bilanciare e ottimizzare il rapporto tra servizi prestati e risorse necessarie tenendo in considerazione che si tratta di una misura transitoria. La stessa potrà facilmente essere scalabile aumentando semplicemente il personale. Per non compromettere questa possibilità e soprattutto, per non perdere lo statuto quale Aeroporto concessionato e per minimizzare le procedure di ricertificazione da parte dell'UFAC, la soluzione propone il mantenimento dei vincoli che riguardano la security considerando che, i relativi oneri continueranno ad essere finanziati in ragione dell'80% dalla Confederazione.

**Per quanto concerne la sicurezza aerea si parte dal principio che sia il personale di Skyguide (con orari ed effettivo ev. adattati) sia le infrastrutture, resteranno a disposizione per garantire le attuali possibilità di avvicinamento in volo strumentale (IFR Departure e IGS Approach).**

L'ottimizzazione delle risorse avviene:

- congelando quanto riguarda il volo di linea;
- rinunciando a parte dell'infrastruttura e dell'equipaggiamento utilizzato da LASA mantenendo solo lo stretto necessario;
- riducendo ore giornaliere di apertura regolare dell'aeroporto pur mantenendo, tramite richiesta preventiva (PPR<sup>1</sup>), una minima possibilità per operazioni fuori orario<sup>2</sup> (nel rispetto della fascia 0700-2200 autorizzata dal Regolamento d'esercizio);
- modulando gli orari di apertura in base alla categoria di aeromobili (vedi esempi riportati di seguito)
- introducendo l'obbligo di richiesta preventiva (PPR<sup>1</sup>) per i velivoli di Categoria 5 e 6
- introducendo un'interruzione dell'attività sul mezzogiorno;
- mantenendo a 7 i giorni settimanali di apertura regolare con orario ridotto pur mantenendo, tramite richiesta preventiva (PPR<sup>1</sup>) e per casi eccezionali, una possibilità per operazioni fuori orario (nel rispetto della fascia 0700-2200 autorizzata dal Regolamento d'esercizio).
- impiegando tutto il personale in modo polivalente soprattutto per quanto concerne il servizio di salvataggio e antincendio (multitasking – necessita in parte d'istruzioni aggiuntive);
- Delegando a una ditta esterna con personale certificato (p.e. Securitas) il servizio di sicurezza fuori dagli orari presidiati dal personale sull'aeroporto

---

<sup>1</sup> Abbreviazione standard in aeronautica: Prior Permission Required (PPR) – Operazione che richiede un'autorizzazione preventiva. Il termine pubblicato per l'inoltro della richiesta può essere definito liberamente dall'operatore (p.e. 1 ora, 12 ore, 2 giorni ecc.).

<sup>2</sup> Per tutte le operazioni fuori orari saranno applicate tasse aggiuntive.

Per mantenere una struttura snella è essenziale applicare il più possibile il principio di interoperabilità e flessibilità. Gli addetti nei vari settori devono poter intervenire da supporto anche in altri ambiti. Quello che più necessita di sostegno trasversale è quello del Salvataggio e lotta antincendio (RFF). La struttura organizzativa prevede di affidare a un Capo Aerodromo con funzione certificata dall'UFAC quale Accountable manager la gestione operativa dello scalo.

L'organigramma che segue presenta la struttura concordata con l'UFAC che permette di mantenere in vigore tutte le certificazioni in essere per Lasa e trasferirle alla Città. Questa soluzione, sicuramente più onerosa in quanto prevede un organico maggiore permetterà però alla Città e in seguito ai privati di disporre di un'organizzazione delle certificazioni necessarie ad un graduale sviluppo dell'aeroporto nel momento in cui la cifra d'affari prodotta lo permetterà.

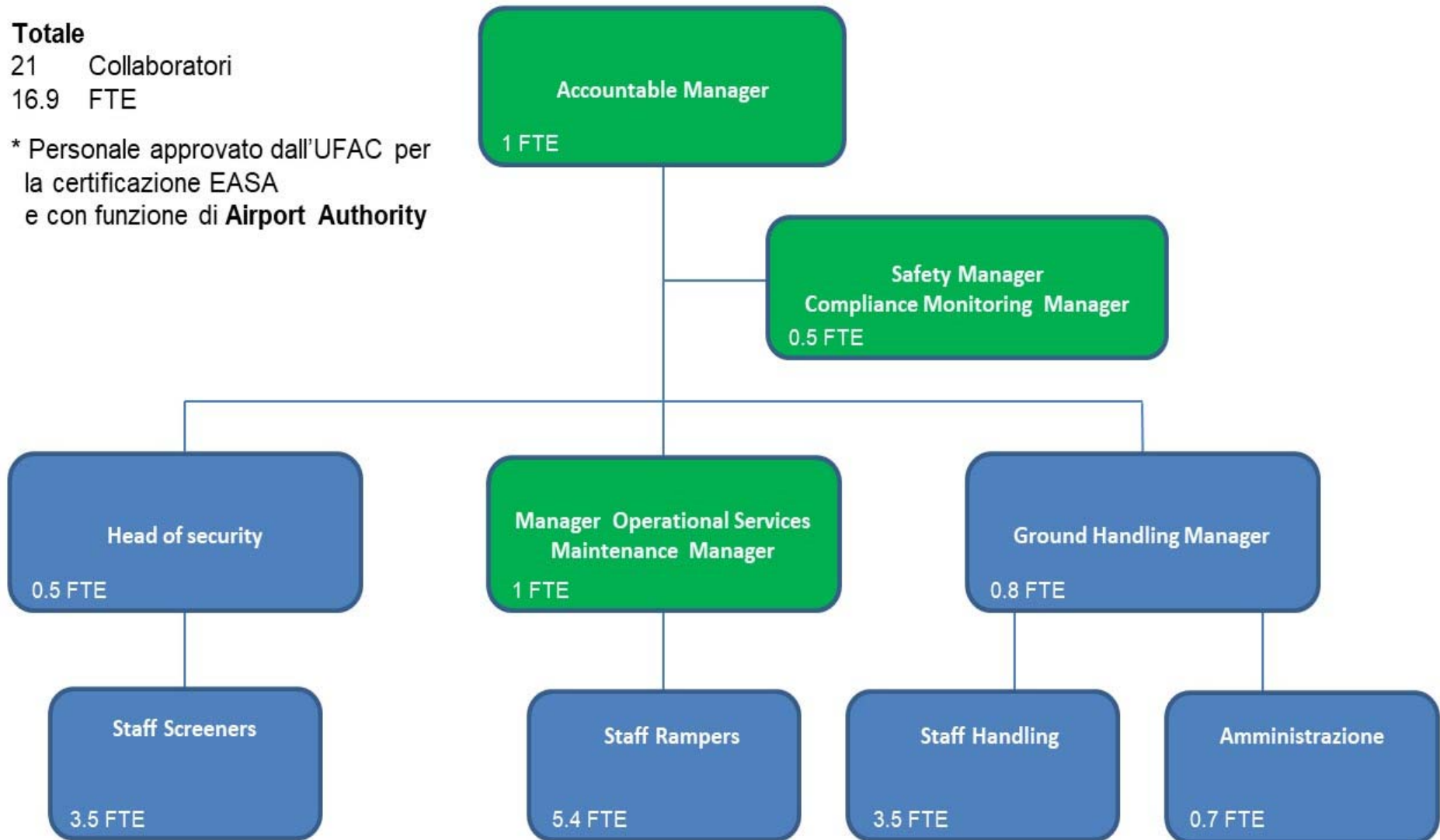
Inizialmente i collaboratori ripresi a tempo determinato dalla Città saranno 21 per l'operatività dello scalo (pari a 16.9 FTE) oltre ad una collaboratrice con funzione di segretariato sia per la procedura di liquidazione sia a supporto della divisione finanze che tramite uno specifico centro di costo "Gestione Transitoria Aeroporto" rileverà costi e ricavi della struttura e ne condividerà l'operatività amministrativa/contabile/finanziaria, mentre la parte operativa resterà in capo alla Accountable Manager.

**Totale**

21 Collaboratori

16.9 FTE

\* Personale approvato dall'UFAC per la certificazione EASA e con funzione di **Airport Authority**



Per garantire la sicurezza e la continuità nella conoscenza e nell'applicazione delle procedure operative come pure, per mettere a frutto l'esperienza acquisita, le figure fondamentali secondo le certificazioni EASA per le funzioni di Accountabile Manager, Safety Manager, Head of Security, Compliance Monitoring Manager, Manager Operational Services e Maintenance Manager saranno ricoperte dalle medesime persone che già in LASA occupavano queste funzioni di responsabilità.

Nella gestione delle attività quotidiane, le responsabilità potranno essere delegate, soprattutto in caso di assenza e durante gli orari marginali.

A questo scopo, verrà garantito un servizio di picchetto Airport Authority con reperibilità 24 ore su 24, per gestire l'emergenza e sorvegliare tutte le misure d'intervento urgenti o necessarie. I membri Airport Authority sono identificati in verde nell'organigramma.

La funzione di Infrastructure & Maintenance Manager viene suddivisa tra due collaboratori che già in passato ha svolto questa a funzione.

### Orari di Esercizio

#### Orari regolari

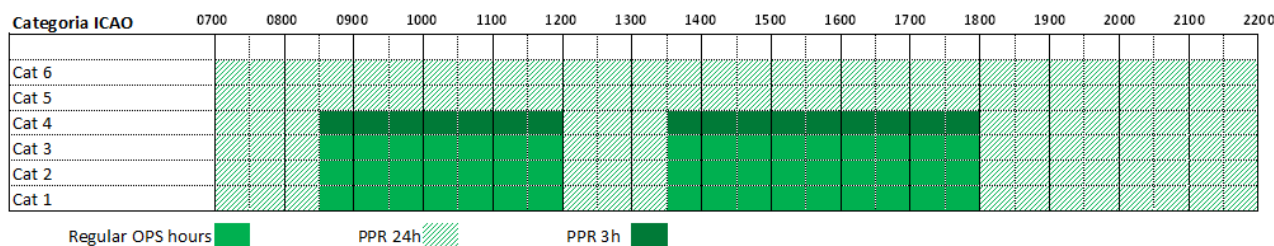
Per tutta la durata di questa fase transitoria, non sono previsti voli di linea. L'aeroporto di Lugano-Agno gestirà solamente voli commerciali ad hoc (incluso i charter) o i voli privati, sia in IFR e VFR.

L'aeroporto di Lugano-Agno è aperto tutti i giorni senza distinzione di tipologia di volo: dal lunedì a venerdì dalle ore 08.00 LT alle 12.00 LT e dalle 13.30 LT alle 17.30 LT da sabato a domenica dalle 08.30 LT alle 12.00 LT e dalle 13.30 LT alle 18.00 LT come rappresentato nelle seguenti tabelle:

Orario regolare di apertura dal lunedì al venerdì



Orario regolare di apertura sabato e festivi



In ragione del numero veramente limitato di movimenti di velivoli delle categoria 5 e 6, questi verranno gestite con un PPR di 24 ore mentre i velivoli di categoria 4 verranno gestiti con un PPR di 3 ore.

Oltre agli orari normali previsti, il Capo d'Aerodromo può rilasciare speciali autorizzazioni per movimenti, fuori degli orari operativi, tra le 07.00 LT e le 22.00 LT con un preavviso di 24 ore. Le modalità di informazione verso l'utenza sono ancora da definire con l'UFAC; prevediamo comunque una pubblicazione tramite NOTAM per informare l'operatore dei cambiamenti effettivi previsti a partire dal 01 giugno 2020. Fuori da tali orari l'aerodromo rimarrà chiuso e nessuna deroga verrà accettata (incluso voli ambulanza o voli di Stato).

Ricordiamo che la REGA ha ricevuto un mese fa dall'UFAC, l'autorizzazione per utilizzare l'avvicinamento IGS fuori degli orari dell'aeroporto. Quest'attività continuerà ad essere concessa.

### *Giri pista*

Per motivi di contenimento dei livelli di rumore, l'Aeroporto di Lugano-Agno ammette i giri pista unicamente nei seguenti giorni e orari:

lunedì - venerdì:

dalle 08.00 LT alle 12.00 LT e dalle 14.00 LT alle 17.30 LT

sabato:

dalle 09.00 LT alle 12.00 LT e dalle 15.00 LT alle 17.00 LT

domenica:

nessun giro pista

L'aeroporto di Lugano-Agno autorizza i voli di istruzione con circuiti NVFR nei giorni da lunedì a venerdì dal Sunset alle 20.00 LT. Gli arrivi e partenze in NVFR rimangono pertanto autorizzati e non vengono interessati dalla presente disposizione.

Le limitazioni descritte nell'allegato 4 del Regolamento di Esercizio attuale rimangono in vigore.

### *Generi di voli e priorità*

La Concessionaria definisce il seguente ordine di priorità, che dovrà essere applicato nelle situazioni di conflitto (per le attività di atterraggio, decollo, parcheggio dei velivoli, servizi di assistenza a terra):

1. Voli commerciali di compagnie basate sull'Aeroporto
2. Voli commerciali di altre compagnie
3. Voli privati con aeromobili stazionati sull'Aeroporto
4. Voli privati con aeromobili non stazionati sull'Aeroporto
5. Voli scuola e di allenamento

Voli con priorità assoluta rispetto alle altre tipologie:

- Voli di ricerca, salvataggio e di polizia
- Voli ambulanza
- Voli di aerei di Stato
- Voli ordinati dall'UFAC

### *I servizi della navigazione aerea previsti*

Attualmente l'aeroporto è incluso in uno spazio terminale di controllo classe D, per cui tutti i movimenti che entrano nella CTR vengono gestiti dalla Torre di controllo. Il servizio di controllo che ne garantisce l'attività è Skyguide che continuerà a garantire lo stesso servizio nei nuovi orari sopra indicati, per tutta la durata della fase di transizione.

Le procedure di volo rimarranno le stesse rispetto a quanto applicato in precedenza. Quindi l'utilizzo delle rotte in partenza (SID) e in arrivo (STAR) descritte nel Regolamento di Esercizio rimangono identiche.

Gli avvicinamenti e strumenti per la navigazione aerea correlati rimangono invariati tra cui l'uso delle antenne Loc a glide IGS.

Inoltre, il contenuto del TRAM (Training Requirements Application Manual) attualmente in vigore e consultabile nel Regolamento di Esercizio dell'aeroporto, continuerà ad essere rispettato. Ciò implicherà che tutte le procedure di accettazione da parte degli operatori rimangono sotto la supervisione e accettazione del capo campo (Accountable Manager). Per ogni istanza si verificheranno i requisiti del richiedente prima di ogni inizio training o operazioni di volo, inoltre i controlli continueranno ad essere pro-attivi tramite Ramp Check sul posto.

### *Servizi aeroportuali previsti*

Come si può evincere dal nuovo organigramma, le persone chiave che sono attualmente impiegate permetteranno di non stravolgere l'attività e garantire il medesimo servizio con persone qualificate e idonee per svolgere gli incarichi a loro affidati dal 1. giugno 2020. Non è quindi previsto nessuna riduzione di attività o di servizio. Le modalità in cui i servizi verranno eseguiti saranno invece leggermente modificate. Vedasi il punto successivo.

### *Manuale d'Aerodromo, comprese eventuali modifiche ai processi operativi*

Tutte le disposizioni e tutte le procedure elencate nell'attuale Manuale d'Aerodromo LSZA (Versione 12.0 del 23.12.2019) vengono mantenute.

I servizi aeroportuali descritti di seguito sono quelli che divergono da quelli pubblicate nel Manuale d'Aerodromo (Versione 12.0 del 23.12.2019) e modifiche ai processi operativi. Durante la fase di transizione, si dovrà stabilire in accordo con l'UFAC il migliore modo per aggiornare la documentazione e/o trasmetterla agli attuali utenti.

### *Manuale d'Aerodromo e Ordini di Servizio*

MADA 2.1 Organizzazione dell'aerodromo e responsabilità  
Il capitolo è integralmente ripreso dalla presente procedura.

#### MADA 3.1.1 Standard di formazione

In considerazione del fatto che il personale impiegato nella fase di transizione è già pienamente formato e qualificato secondo gli standard previsti, non si ritiene necessaria alcuna modifica. Tuttavia, per quanto concerne le tempistiche dei corsi di refresh / aggiornamento, saranno necessarie delle brevi proroghe (di concerto con l'UFAC) per le scadenze prossime.

#### OS 14.01 Gestione dell'Apron

Il trasferimento della gestione degli aeromobili da TWR a LASA, avviene all'ingresso dell'Apron, momento in cui vengono messe in atto, ad opera del ramper, le procedure di guida dell'aeromobile verso la piazzola di sosta assegnata (Marshalling). Il servizio di Follow-me per l'aviazione generale non sarà più assicurato e un Notam verrà pubblicato per informare i piloti. La segnaletica presente sul piazzale è sufficiente a garantire i standard di Sicurezza.

#### MADA 18 Controllo degli ostacoli e sorveglianza della pianificazione del territorio

L'aerodromo dispone di un sistema di controllo delle luci d'ostacolo e delle luci di avvicinamento. Il sistema Omnivision HMI rende quindi possibile il controllo remoto del sistema luci, in modo che ogni anomalia venga subito segnalata.

Si segnala che, in relazione all'ultimo Audit EASA, in merito alla sorveglianza degli ostacoli fuori del sedime aeroportuale, non si ritiene necessaria l'attuazione dei controlli pro-attivi.

#### MADA 24.3 Servizi di sghiacciamento degli aeromobili

##### OS 24.02 Procedure Operative in caso di neve - Snow Removal

Non sono previste modifiche sostanziali al piano neve che verrà comunque, come ogni anno, l'aspetto operativo verrà definito prima della stagione invernale.

#### MADA 26 Operazioni notturne

##### OS 26.01 Overdue Flights

##### OS 26.02 Operazioni in orario marginale

Con la nuova configurazione proposta, non sono previsti voli di linea, l'OS 26.01 viene d'ufficio sospeso. Altrettanto per l'OS 26.02, poiché non si prevedono eventuali riaperture eccezionali durante la notte.

#### *Task Resource Analysis*

La categoria di lotta antincendio e di soccorso base è la 3 con possibilità di aumentarla alla 4 con preavviso di 3 ore e rispettivamente fino alla categoria 6 con un preavviso di 24 ore prima dell'orario stimato di arrivo o di partenza. La copertura pompieristica è garantita durante gli orari precedentemente stabiliti.

I Civici Pompieri della Città di Lugano hanno garantito la loro disponibilità per collaborare con i pompieri dell'aeroporto (una collaborazione in questo senso è già oggi in atto).

Un simile supporto potrebbe essere utile per le Categorie 5 e 6 (in ogni caso PPR h24) nel caso in cui il numero minimo di pompieri non potrà essere garantito dal personale dell'aeroporto. In ogni caso, la funzione di Capo intervento sarà sempre garantita da un pompiere dell'aeroporto.

#### *Piano di Emergenza*

Il Piano di emergenza è in fase di adeguamento e sarà inoltrato a breve all'UFAC. In ogni caso, i cambiamenti rispetto a quello attuale sono solo veramente marginali che riguardano:

- la figura di Responsabile della comunicazione;
- la presenza delle Guardie di confine che, pur garantendo il servizio, non sarà più sul costantemente sul posto.

### *Fuori degli orari prestabiliti*

Fuori degli orari operativi normali (vedi Fig. 3), le richieste saranno trattate tramite PPR con 24 ore di anticipo. In questo caso, la categoria pompieristica verrà adattata in funzione della tipologia RFFS del velivolo, ovvero:

2 pompieri per garantire la copertura CAT 2

3 pompieri per garantire la copertura CAT 3

Considerando che l'attività dei voli di linea è stata sospesa, e che la categoria 6 viene richiesta di principio per dei velivoli di grandezza massima come il "Global Express", che opera con capienze di passeggeri limitate, e sporadicamente, si propongono le seguenti risorse per garantire l'intervento:

4 pompieri per garantire la copertura CAT 4

6 pompieri per garantire la copertura CAT 5

6 pompieri per garantire la copertura CAT 6

Le tecniche di intervento, le attrezzature e i veicoli utilizzati rimangono invariati come descritto nel Task Resource Analysis.

### *Manuale De-icing Aeromobili*

Le procedure di addestramento e refresh per gli addetti allo sghiacciamento degli aeromobili continueranno ad essere garantite grazie ad un accordo di collaborazione con Swissport, come già approvato dall'UFAC.

### *Altri Manuali o Convenzioni*

I seguenti Manuali sono stati oggetto di un'attenta valutazione ma non saranno modificati in quanto le procedure rimarranno le medesime:

- Ramp safety Manual
- Fuel Management Manual
- Guida alla manutenzione della segnalazione luminosa
- Wildlife Management Manual
- Convenzione con le Guardie di confine (il Comando del Corpo guardie di Confine è già stato contattato e riceveremo la proposta di nuova Convenzione che, in ogni caso, non differirà molto dalla presente).




### *Eventuali Infrastrutture e attrezzature dell'aeroporto non più utilizzate*

Con la sospensione dei voli di linea e la diminuzione delle attività in aeroporto, è stato possibile negli ultimi due anni ridurre alcuni servizi allo stretto necessario, ciò a comportato:

- Il cancello 10 rimarrà chiuso durante tutto il lasso di tempo di transizione. Il cancello 20 rimane comunque aperto per l'accesso veicolare. Con la diminuzione delle risorse impiegate durante il turno, è probabile che i tempi di attesa siano maggiori ma comunque accettabili.
- Il veicolo Follow-me non sarà più necessario. L'attività di Marshalling verrà effettuata con uno dei veicoli elettrici a disposizione.
- Le attività di sgombero neve verranno decise di volta in volta in considerazione della sicurezza aeroportuale in relazione al traffico atteso.

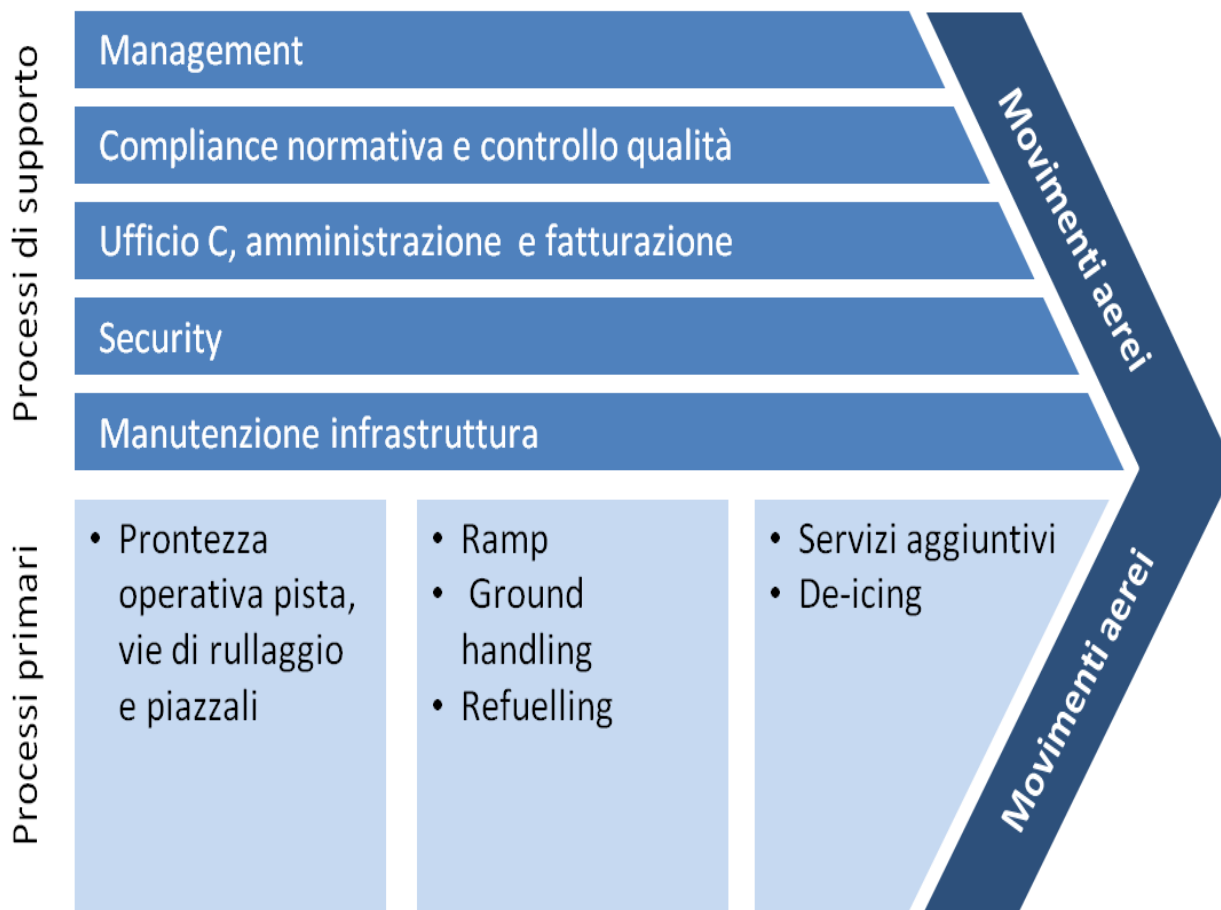
Non sono previsti ulteriori fermi o riduzioni degli attrezzi /attrezzature a partire dal 01 giugno 2020.

*Business Jet operanti regolarmente da Lugano-Agno e Categoria secondo ICAO Annex 14*

Velivolo	Categoria	Personale minimo richiesto per Lotta antincendio e servizi di soccorso
 Bombardier Global Express	6	7
 FALCON 8X Dassaut	5	6
 Bombardier Challenger 604	4	4
 Avanti II Piaggio	3	3
 Cessna Citation CJ1	3	3
Elicotteri Tarmac	3	3
Velivoli leggeri	1 - 3	1 - 3

### 3. Processi di lavoro

Lo scopo primario dell'aeroporto è quello di produrre movimenti aerei garantendo gli standard imposti dalle autorità superiori rispettando il principio di economicità, razionalità e sostenibilità.



### Aggiornamento del preventivo 2020

Come descritto precedentemente il progetto "Transition" presuppone il trasferimento, a tempo determinato, idealmente dal 1. Giugno a fine dicembre 2020 della gestione dell'aeroporto in capo ad un nuovo centro di costo "Gestione Transitoria Aeroporto" della divisione Finanze.

Questa soluzione necessita di un aggiornamento del preventivo 2020 che permetta di creare la base legale per spese e ricavi operativi per il periodo giugno-dicembre 2020.

La quantificazione di questi costi e ricavi, che potrà comunque essere ancora oggetto di modifiche mano a mano che con i fornitori e i prestatori di servizio si andranno a concretizzare i nuovi contratti. I ricavi sono stati stimati prendendo in considerazione i ricavi di Lasa realizzati nel 2019 per la sola Aviazione Generale pari a fr. 2'245'500, considerandoli per un periodo di 7 mesi e deducendo un presunto mancato incasso di circa il 50% quale conseguenza della pandemia.

Allo stato attuale la composizione dei costi e ricavi del nuovo centro di costo evidenzia i seguenti dati:

	<b>Costi</b>	<b>Ricavi</b>
Stipendi al personale non di ruolo	822'000	
Indennità diverse	50'000	
Compenso ai militi del fuoco	4'700	
Contributi AVS	73'600	
Contributi cassa pensioni	92'700	
Premi assicurativi Suva	5'000	
Abbigliamenti	4'000	
Formazione del personale	2'000	
Servizio del medico aziendale	2'000	
materiale d'ufficio e stampati	4'800	
Consumo acqua	5'000	
Consumo energia elettrica	47'000	
Spese di riscaldamento	8'000	
Materiale per installazioni ed attrezzature	4'000	
Materiale per servizio invernale e maltempo	10'000	
Manutenzione veicoli	14'000	
Materiale di pulizia	2'000	
Carburante per veicoli	1'500	
Acquisto De - ICE Fluid per velivoli	3'500	
Manutenzione stabili	28'000	
Manutenzione infrastrutture esterne	5'000	
Manutenzione mobili e macchine d'ufficio	1'500	
Manutenzione attrezzature diverse	11'200	
Affitto immobili di terzi	21'800	
Leasing veicoli	13'500	
Assicurazione RC d'impresa	34'300	
Assicurazione stabili e contenuto	18'800	
Assicurazione veicoli	8'600	
Commissione carte di credito e spese bancarie	10'000	
Spese postali e telefoniche	17'000	
Imposte di circolazione	2'700	
Smaltimento rifiuti	1'500	
Costi per gestione ufficio C e Lounge	3'500	
Prestazioni di terzi per pulizia	46'700	
Revisione contabile	14'000	
Costi di sorveglianza e sicurezza	145'000	
Altre prestazioni di terzi	34'000	
Indennizzi a terzi	7'000	
Tasse per concessioni	2'500	
Costi Skyguide per gestione avvicinamenti	3'706'000	
IVA non recuperabile su sussidio UFAC per costi Skyguide	284'500	
IVA non recuperabile su sussidio UFAC per costi Security	23'000	
Sussidio UFAC per costi Skyguide		3'694'000
Sussidio UFAC per costi Security		300'000

fatturazione diverse prestazioni e servizi		620'000
	5'595'900	4'614'000
Disavanzo di periodo		981'900
	5'595'900	5'595'900

Il preventivo evidenzia un disavanzo di gestione di circa fr. 140'000.- mensili che però è fortemente condizionato dalla valutazione molto prudentiale degli introiti derivanti dalla fatturazione.

Infatti per i 7 mesi dell'anno 2020 si sono ipotizzati fr. 620'000.- di ricavi per prestazioni, ritenuto come i prossimi mesi saranno ancora condizionati dal Covid-19.

A titolo orientativo il fatturato mensile medio di gennaio e febbraio 2020 è stato di fr. 300'000.- circa.

Il raggiungimento del break even si avrebbe con un fatturato mensile di fr. 230'000.-.

Il Contributo UFAC a copertura dei costi fatturati da Skyguide è prudenzialmente calcolato con la formula in vigore che prevede di togliere dai costi fatturati da Skyguide gli introiti derivanti dalla fatturazione delle tasse di avvicinamento previsti a preventivo (comunicati a fine 2019). La sostanziale riduzione dei voli a seguito della pandemia Covid-19 andrà a generare, e questo per tutti gli aeroporti beneficiari del contributo, un forte impatto negativo; è quindi auspicabile che la Confederazione possa prendere misure diverse dal solito iter e quindi andare a ridurre questo gap di circa fr. 300'000.- rilevato nel nostro preventivo.

## **Passaggio attività ai privati**

Durante i prossimi mesi il gruppo di lavoro proseguirà lo studio del modello di trasferimento dell'attività della gestione dello scalo ai privati. In particolare si tratterà di valorizzare il canone del diritto di superficie tenuto che la nuova società di gestione potrà beneficiare dei sedimi di proprietà della Città, della concessione federale rilasciata alla Città nonché del know how del personale già operante sul campo e di un'organizzazione certificata secondo gli standar EASA.

D'altro canto si dovrà pure tenere conto che nel futuro i privati dovranno garantire gli investimenti necessari alla manutenzione della struttura, in particolare nel breve termine si renderà necessario un investimento importante per il rifacimento dell'asfalto del tarmac e la costruzione degli hangar e più a medio termine si dovrà prevedere lo spostamento della stazione di rifornimento del carburante per i velivoli e una serie di interventi strutturali nel terminale.

Si dovrà inoltre trovare l'accordo sulla durata del diritto di superficie e del periodo di operatività assegnato alla nuova società di gestione con la quale si dovranno anche fissare i servizi che saranno da erogare e la loro modalità.

Il perfezionamento di questa attività potrà richiedere ancora qualche mese, periodo durante il quale si pianificheranno una serie di contatti con i gruppi di investitori privati, annunciatisi o che si annunceranno, atti a verificare gli obiettivi, i progetti e l'interesse degli stessi alla ripresa dell'attività, e conseguentemente definire la modalità di assegnazione più consona.

Tutti questi aspetti saranno oggetto di un ulteriore messaggio municipale con il quale si chiederà al Consiglio Comunale di approvare la concessione del diritto di superficie dei sedimi di proprietà della Città e la valorizzazione della concessione federale.

## **Piano sociale per il personale non ripreso dalla Città per il nuovo centro di costo “Gestione Transitoria Aeroporto”**

Allo stato attuale La Lugano Airport SA in liquidazione non ha la capacità finanziaria di proporre un piano sociale per il proprio personale che a fine maggio perderà il posto di lavoro.

A partire da marzo, in accordo con i sindacati e la Città, al personale di Lasa è stato offerto un supporto da parte delle RU di Lasa, della Città e di LuganoNetWork per accompagnare il personale nella ricerca di un nuovo posto di lavoro.

Città e aziende controllate sono inoltre state sensibilizzate affinché eventuali posti liberi nei propri organici vengano segnalati anche al personale di Lasa al fine di permettere loro di partecipare ai relativi concorsi.

Segnaliamo infine che la Cassa Pensioni di Lugano, si è pure mossa in tempi brevi per modificare e fare approvare alle istanze competenti il proprio regolamento di Previdenza, inserendo delle specifiche nuove clausole che di fatto permettono il versamento di una rendita di pensionamento anticipato a 55 anni compiuti per gli assicurati alla cassa vittime di una riorganizzazione aziendale che, come nel caso di Lasa, comporti lo scioglimento dell'ente affiliato.

Considerata l'attesa del personale di Lasa, dei sindacati e dato anche il particolare e difficile momento del mercato del lavoro, il Municipio ritiene coerente richiedere, già con questo messaggio, un credito di gestione corrente dell'importo di fr. 500'000.-, per il finanziamento di un piano sociale, gestito direttamente della Città, per i collaboratori licenziati dalla Società, nelle modalità che verranno discusse e condivise con i sindacati.

L'ipotesi di lavoro oggi privilegiata dal Municipio, da condividere con i sindacati, è volta a finanziare per un periodo di 6 mesi la differenza tra lo stipendio percepito in Lasa dal personale rimasto senza lavoro e l'indennità di disoccupazione.

Il credito è stato quantificato ritenuto un costo mensile dell'operazione che possa variare tra i fr. 70'000 e i fr. 80'000.- circa.

Il Municipio ritiene che questa decisione permetterà al personale di gestire con maggiore serenità il periodo e le attività legate al loro ricollocamento.

Il Municipio auspica pure che anche il Cantone, seppure azionista di minoranza, possa rendersi disponibile al finanziamento del piano sociale.

## **Conclusioni**

Sulla base del contenuto del presente messaggio e del quadro legale in essere in questi mesi, in particolare:

- dello stato di necessità deciso dal Consiglio di Stato in data 11 marzo 2020 e prorogato fino al 31 maggio 2020;
  - della situazione straordinaria per tutto il paese decretata dal Consiglio federale il 16 marzo 2020;
  - del Decreto esecutivo concernente il funzionamento delle Autorità comunali, consortili e patriziali in tempo di emergenza epidemiologica da COVID-19, del 20 marzo 2020;
- della necessità per il Municipio di procedere con scelte non prorogabili nel tempo, affinché con la messa in liquidazione di Lasa nelle modalità descritte nel messaggio fosse salvaguardata la continuità operativa dello scalo a beneficio dell'attività delle aziende presenti ad Agno e il mantenimento dei loro posti di lavoro,

richiamati gli art. 13 cpv. 1 lett e, 169, e 193 cpv 1 e 4 LOC,

si invita il Lodevole Consiglio Comunale a voler

risolvere:

1. È ratificata l'istruzione data al rappresentante della Città all' dell'Assemblea straordinaria degli azionisti tenutasi il 28 aprile 2020 di approvare la messa in liquidazione della Lugano Airport SA.
2. E' ratificato il credito d'investimento di fr. 430'000.- + IVA necessari all'acquisto da Lasa della sostanza fissa operativa necessaria alla Città per la gestione della struttura aeroportuale al valore concordato con l'ufficio di revisione e il liquidatore di Lasa. La sostanza fissa acquisita è composta da infrastrutture di sicurezza, sistemi di comunicazione, equipaggiamenti aeroportuali diversi, installazioni e strutture tecniche e veicoli, e sarà attivata a bilancio in specifici cespiti.
3. E' ratificato un credito di gestione corrente per acquisire al prezzo di costo le scorte di carburante, liquidi per il disgelo dei velivoli e della pista e altri pezzi di ricambio per infrastrutture e attrezzature d'esercizio esistenti a fine maggio 2020 (a titolo indicativo le scorte a fine aprile ammontavano a fr. 81'000.-).
4. E' autorizzato un aggiornamento del preventivo 2020 con la costituzione nel dicastero Consulenza e Gestione, alla divisione Finanze di un nuovo centro di costo "Gestione transitoria aeroporto" con un totale di costi di fr. 5'595'900, un totale di ricavi di fr. 4'614'000.- e con un disavanzo di fr. 981.900.
5. E' concesso un credito di gestione corrente dell'importo di fr 500'000.- , per il finanziamento diretto da parte della Città di un piano sociale a favore del personale di Lasa rimasto senza lavoro. Le modalità del piano verranno discusse e condivise con i sindacati.

Con ogni ossequio.

PER IL MUNICIPIO

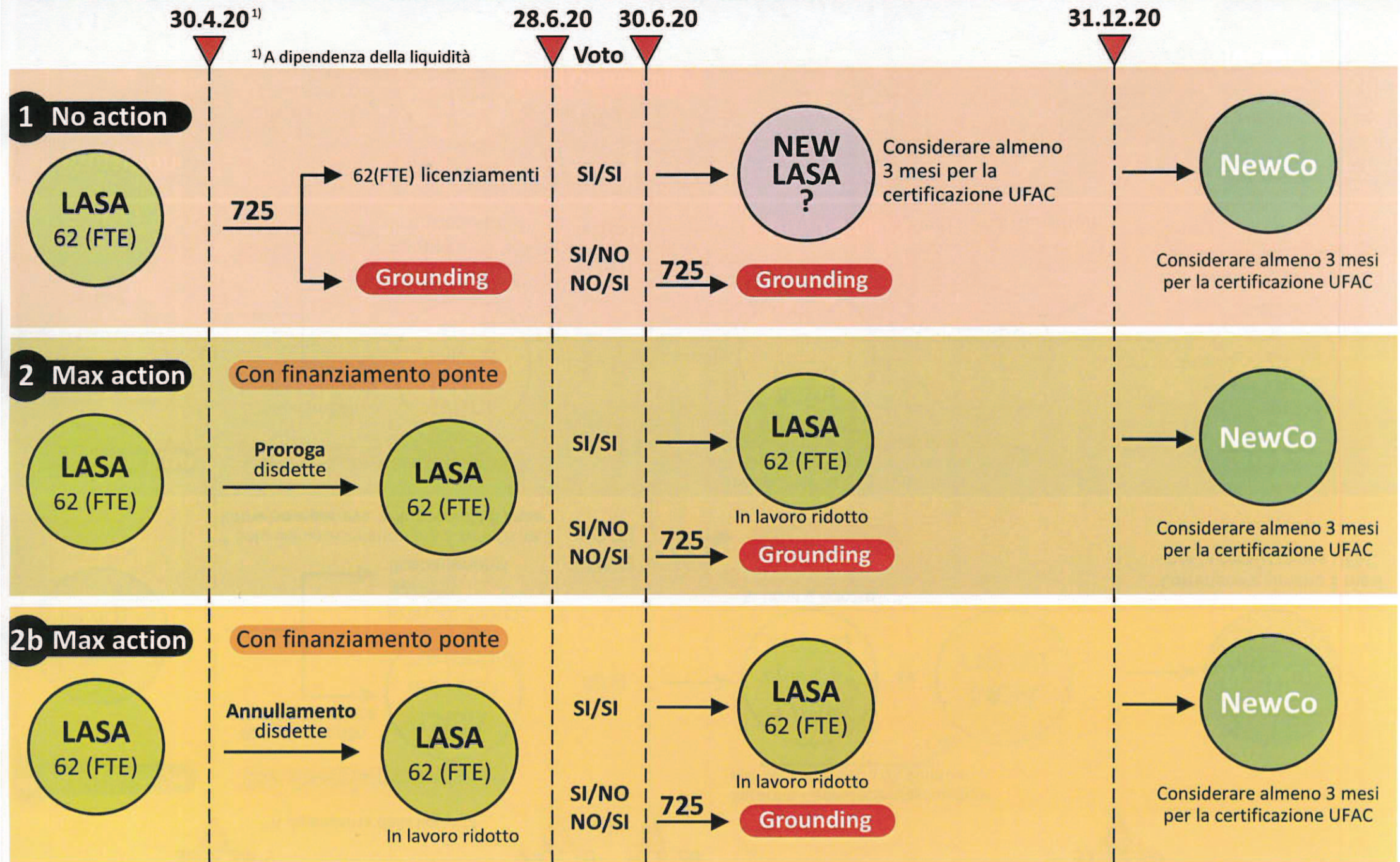
Il Sindaco,  Il Segretario:

Avv. M. Borradori  R. Bregy 

Ris. mun. 14.05.2020

**Allegati:**

documento del 5 aprile 2020 del Gruppo di Lavoro: LASA – possibili scenari”.



30.4.20<sup>1)</sup>

<sup>1)</sup> A dipendenza della liquidità

28.6.20 30.6.20

Voto

31.12.20

### 3 Mid action

Con finanziamento ponte

Annullamento parziale disdette



In lavoro ridotto  
36(FTE)  
licenziamenti

SI/SI

Saranno necessarie riassunzioni per svolgere evt. voli di linea



In lavoro ridotto



Ev.



Considerare almeno 3 mesi per la certificazione UFAC

\* Solo General aviation ma si mantiene il know how per evt. sviluppo voli di linea

SI/NO  
NO/SI

725

Grounding

### 4 Mini action

Con finanziamento ponte

Annullamento parziale disdette

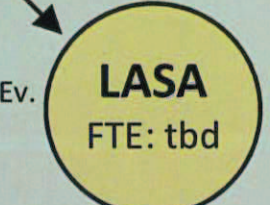


In lavoro ridotto

56 (FTE)  
licenziamenti

SI/SI

Saranno necessarie riassunzioni adattandole alla evt. crescita della GA e risp. per svolgere evt. voli di linea



Ev.



Considerare almeno 3 mesi per la certificazione UFAC

SI/NO  
NO/SI

725

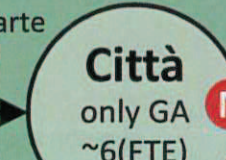
Grounding

OPPURE:  
Variante 5Transition

### 5 Transition

Con finanziamento ponte

Riassunzione da parte della Città del key personnel



Attività al minimo

62 (FTE)  
licenziamenti

SI/NO  
NO/SI

<sup>2)</sup>Necessaria certificazione UFAC (AUDIT) ~ 1 mese

Mini Grounding<sup>2)</sup>



Attività al minimo



Considerare almeno 3 mesi per la certificazione UFAC



Considerare almeno 3 mesi per la certificazione UFAC

SI/SI

725