

# Aeroporto

75 ANNI DI STORIA

1938

Il 26, 27 e 28 agosto viene inaugurato il campo di Bioggio promosso dai pionieri dell'aviazione ticinese, riuniti nel neonato Aero Club Lugano. L'evento è segnato dalla sciagura del Muotathal, dove muoiono sette piloti.

1947

Inizia la costruzione dell'aeroporto vero e proprio grazie a un investimento di 4 mila franchi del Comune di Lugano. Parte il primo corso per piloti.



1960

La struttura viene ampliata e la pista asfaltata. A causa di litigi col proprietario del terreno, gli aerei traslocano per un periodo a Locarno. Alla fine Lugano acquista il campo a 3,5 milioni.

1971

Primo Salone internazionale dell'aviazione promosso dal Gruppo volo a motore di Lugano. Fra gli aerei che si esibiscono c'è il Bucker (foto a destra).



1980

La compagnia Crossair investe su Lugano collegandola a Ginevra e Zurigo con un Cessna 421. Seguiranno voli per Berna, Basilea, Venezia, Nizza, Firenze, Roma, Londra, Monaco, Francoforte, Napoli e Bologna.

1984

Il 12 giugno, Papa Giovanni Paolo II atterra ad Agno a bordo di un SAAB Fairchild 340 Cityliner di Crossair.



1985

Dario Kessel acquista un Cessna biposto e fonda la compagnia Sunshine, che sarà attiva fino agli anni '90.

1989

Entra in funzione una nuova torre di controllo di 16 metri costata 1 milione.

2003

Primo volo a Lugano della Baboo, che nel 2010 sarà aquisita da Darwin.



2004

Dopo che la compagnia Swiss (nata nel 2002 dalla fusione fra Crossair e ciò che restava di Swissair) ha cancellato gran parte dei voli su Lugano, il 28 luglio debutta allo scalo di Agno la neonata Darwin Airlines.

2005

Il 23 novembre, il Consiglio comunale di Lugano approva la nascita dal 1. gennaio 2006 della Lugano Airport SA.



2012

Darwin avvia una ristrutturazione aziendale per resistere alla crisi: scende dai 220 dipendenti del 2011 a 185, con una decina di tagli. Per rilanciarsi investe nei voli interni in Italia.

2013

Arriva la greca Minoan Air, ma dopo soli sei mesi abbandona lo scalo. Darwin tratta con l'araba Ethad.



Fonti: A cielo aperto (Plinio Grossi, 1989)  
Foto: Tipress/Wikipedia/Keystone/CdT  
Grafica: Tipografia Cdt

## Serve carburante pubblico per continuare a volare

Si valuta un'altra ricapitalizzazione della SA che gestisce l'aeroporto di Agno Lugano e il Cantone davanti a un bivio - Appello anche al mondo economico

GIULIANO GASPERI

Prima di parlare di deficit, rotte cancellate, compagnie fuggite, politica, ricapitalizzazioni e via dicendo, fermiamoci un attimo e pensiamo a un bel posto lontano e pacifico, come una spiaggia dell'Isola d'Elba. Tranquilli, dal dibattito sull'aeroporto di Lugano non si scappa: è che le ultime novità arrivano proprio dall'arcipelago toscano. L'ipotesi di un collegamento aereo con il Ticino sta per diventare realtà, come conferma il direttore dello scalo **Alessandro Sozzi**. «L'attivazione della nuova linea, garantita dalla Cityline Swiss attraverso Silver Air, sarà formalizzata nei prossimi giorni. L'Elba è una meta amata dai ticinesi, che lì hanno molte residenze secondarie. Essendo un volo stagionale, l'impatto sull'equilibrio finanziario dell'aeroporto non sarà significativo, ma resta una buona notizia». L'«equilibrio finanziario» ci riporta dal blu del Mar Tirreno al grigio del cielo di Agno. Grigio come le prospettive di sviluppo dello scalo, penalizzato da più di una zavorra: la crisi del settore aeronautico, la presenza di una sola compagnia aerea (Darwin), una pista che non permette l'atterraggio di velivoli di una certa dimensione, i bilanci in rosso della società di gestione e degli enti pubblici che la detengono e, di conseguenza, le poche risorse a disposizione per attirare nuove compagnie migliorando le infrastrutture.

**Quei metri che mancano**

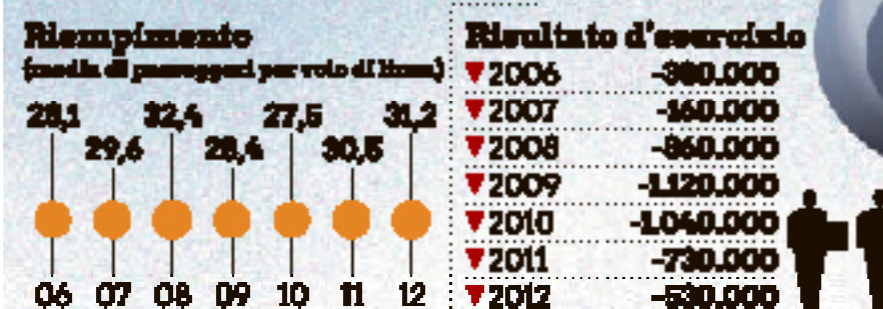
La Città, azionista di Lugano Airport all'87,5%, sta lavorando ad un piano di rilancio che sia efficace e sostenibile. È stato annunciato un messaggio per il Consiglio comunale, ma quanti soldi verranno chiesti e per quali opere? Il capodivano **Angelo Jelmini** fa capire che è presto per entrare nei dettagli. Di certo, quel piano industriale da 70 milioni sostenuto dallo scorso Municipio con la speranza di coinvolgere i privati e basato sul potenziamento di vari elementi fra cui l'aerostazione, le zone di check-in e imbarco e i posteggi, lo si vuole concretizzare solo in minima parte e con estrema prudenza. «Puntiamo a investimenti mirati con una resa documentabile - spiega Jelmini - anche per offrire spazi migliori al settore dei voli privati», che per lo scalo è una buona fonte di entrate. Sozzi nel piano industriale ci crede ancora, ma riconosce

**Angelo Jelmini**

«Al momento non ci sono privati con un interesse concreto ad investire nell'aeroporto. Dobbiamo creare le condizioni giuste per attirarli»

### GLI ULTIMI 7 ANNI IN CIFRE

Passaggeri di linea		Movimenti di linea	
2006	186'000	2006	6'890
2007	196'000	2007	6'772
2008	178'000	2008	6'477
2009	184'000	2009	6'491
2010	180'000	2010	6'467
2011	185'000	2011	6'599
2012	184'000	2012	6'386



che il contesto è cambiato: «Parlare oggi di 70 milioni di franchi rischia di essere anacronistico e inopportuno, anche se i criteri su cui si basava quella strategia sono ancora validi. Prima però bisogna raggiungere la sostenibilità». Insomma, iniziare con interventi che non stravolgono i bilanci, in attesa di tempi migliori. «Opere legate ad esempio agli hangar, che si possono costruire su terreni propri, oppure progetti già finanziati come l'allungamento della pista di 70 metri a Nord, per il quale attendiamo una decisione del Tribunale amministrativo federale sul ricorso di Bioggio». Un'estensione è stata immaginata anche a Sud, di 200 metri, ma resta il problema della strada cantonale. Il progetto della circunvallazione Agno-Bioggio prevede una possibile soluzione, un sottopassaggio, ma i mancati sussidi da Berna complicano le cose. «A noi non interessa tanto l'interramento - ribatte Sozzi - quanto uno spostamento della strada a Sud, senza toccare il campeggio, spendere cifre esose o devastare l'ambiente. Non c'è ancora alcun progetto, ma è evidente che la dimensione della pista è il primo elemento che stabilisce quanto uno scalo è attrattivo per le compagnie».

**Anche Bellinzona è a un bivio**

Un occhio va dato anche al bilancio di Lugano Airport, viste le sette perdite d'esercizio consecutive dalla nascita della SA per un deficit complessivo di 4,8 milioni fra entrate che non decollano e costi fissi difficili da comprimere, come quelli per la sicurezza. Le casse della società erano già state risanate un paio d'anni fa con un'iniezione di 3,5 milioni di cui 450 mila franchi a carico del Cantone (azionista al 12,5%) e il resto della Città, che aveva aggiunto 2 milioni a copertura dei disavanzi previsti per il 2011, 2012 e 2013. Il «fieno in cascina» però potrebbe non bastare, dato che si è tor-

nati a parlare di ricapitalizzazione. «È una misura certamente sul tavolo - conferma Sozzi - Quando e in che modo avverrebbe è ancora oggetto di discussione». Se così sarà, prepariamoci ad un nuovo e infuocato round politico in Consiglio comunale e forse anche in Parlamento, se il Cantone sarà della partita. Appunto, il Cantone. A Lugano è stato spesso accusato di lasciar sola la Città a spendere per l'aeroporto. Anche dall'attuale presidente del Governo e capo ad interim del Dipartimento del Territorio **Paolo Beltramini** che nel 2011, quando era municipale cittadino, disse: «Il Cantone non può sottrarsi a decidere se per lui lo scalo è strategico o no. Se sì, allora vogliamo vedere anche una reazione». Cosa ne pensa oggi? «Bisogna rendersi conto di una cosa: a parte il collegamento fondamentale con Zurigo, che ha uno zoccolo duro di passeggeri, e quello con Ginevra, costruire una rete con altre destinazioni non è facile, quindi occorre approfondire molto bene la situazione, guardarsi allo specchio in modo onesto e valutare tutti gli scenari di sviluppo e le possibilità di gestione che permettano almeno un pareggio nella gestione corrente. L'importanza strategica l'aeroporto ce l'ha ancora e sarebbe un peccato rinunciare a voli di linea, perché se smettiamo non rico-

**Alessandro Sozzi**

«Parlare oggi del piano da 70 milioni rischia d'essere anacronistico, anche se il concetto di fondo resta valido. Prima però va raggiunta la sostenibilità»

minciamo più». La reazione finanziaria da Bellinzona arriverà? «Non abbiamo ancora deciso. I casi sono due: o restiamo dentro, ricapitalizziamo ed entriamo in materia sulle modalità di futuri investimenti, oppure, ed è bene che se ne discuta, usciamo e basta. Di sicuro non possiamo continuare a navigare a vista. Personalmente, se Lugano Airport ha delle chance di sopravvivenza, credo che il Cantone non possa dire no. Ma per fare questo ragionamento, Lugano deve spiegare bene quali sono le sue intenzioni».

**Economia, batti un colpo**

Un altro contributo invocato regolarmente è quello dei privati, a livello di partecipazioni azionarie o in altre forme. Per ora - conferma Jelmini - nessuno ha manifestato un interesse serio. «Dobbiamo creare le condizioni giuste e sperare che si annunci qualcuno, e penso che dovremo fare appello al nostro mondo economico». Lo stesso per l'esistenza dell'aeroporto, secondo i suoi sostenitori, è d'importanza cruciale. Anche Sozzi conferma la mancanza d'interessati seri, «ma la ricerca degli investitori non è mai stata avviata in modo formale». Viene da chiedersi il perché, visto che la crisi dello scalo è datata. «Non credo sia mancata la volontà, anzi, però bisogna fare le cose con il giusto ordine. Adesso si riflette su ricapitalizzazione e investimenti mirati. Una volta chiarite le strategie si può andare sul mercato. Farlo ora potrebbe essere controproducente. I tempi comunque saranno presto maturi».

**La stoccata di Rossi**

«Lugano Airport deve essere davvero alla canna del gas. E il gas, si sa, pregiudica le facoltà intellettive, oltre a quelle fisiche». Non va per il sottile il consigliere comunale **PS Martino Rossi**, autore di un'interpellanza sull'uscita



DECOLLA O NO? Lugano e Cantone davanti a scelte che possono essere decisive.

(fotogonnella)

dell'aeroporto da Aerosuisse, l'organizzazione mantello dell'aeronautica e aerospaziale, con questa motivazione: «La nostra decisione - cita Rossi - dipende esclusivamente da ragioni contingenti, sia finanziarie, sia organizzative, che ci obbligano ad applicare misure drastiche di austerità». «Ma bravo! - incalza - Chi vorrà mai fare affari con un aeroporto che non può più neppure pagare una tassa d'adesione di due o tremila franchi all'anno all'associazione in cui operano i suoi partner e clienti?» Lugano Airport per ora non replica.

**Paolo Beltramini**

«Se lo scalo ha chance di sopravvivere, credo che il Cantone non possa negare un aiuto. Prima però vanno valutati onestamente tutti gli scenari possibili»

**Kessel al contrattacco**

Continua il braccio di ferro fra Lugano Airport e E-aviation, la società che gestisce e assiste i clienti privati e a cui lo scalo non rinnoverà il contratto. Da noi contattato, il direttore **Dario Kessel** annuncia una causa civile contro l'aeroporto per il pagamento delle prestazioni offerte. Le parti a suo tempo avevano stabilito un contributo di 2.500 franchi mensili, poi Kessel si era accorto che le stime erano errate rispetto al servizio effettivo e aveva chiesto di salire a 15.000, minacciando in caso contrario di dover chiedere i battenti e lasciare a casa 13 persone, che hanno già ricevuto le disdette cautelative. L'ultimo negoziato è fallito e ora si passa alle vie legali. O meglio, ci sarà il classico tentativo di conciliazione davanti al Pretore: se andrà male, partirà la causa. «Nel frattempo sto cercando di mettere in piedi dei voli charter per tenere occupati gli impiegati, collaborando con Cityline Swiss o Skywork - fa sapere Kessel - Mi sto inventando quel che riesco».

## IL PARTNER ARABO FA VISITA ALLA DARWIN

Niente da fare, la conferma ufficiale non può ancora arrivare, ma tutti gli elementi a nostra disposizione, compresa la mancanza di smentite dopo le notizie dei giorni scorsi, fanno dedurre che il partner interessato a rilevare una quota di Darwin Airlines sia la Ethad Airways di Abu Dhabi. Di certo, alcuni dirigenti del potenziale nuovo azionista sono arrivati nei giorni scorsi all'aeroporto di Agno. «Sì, sono venuti a visitare la struttura e vedere come funziona la nostra manutenzione» conferma l'amministratore delegato della compagnia ticinese **Maurizio Merlo**, che preferisce mantenere il riserbo sul nome della controparte. «Le trattative stanno andando avanti bene, senza intoppi, ma al momen-



LO SCEICCO  
Hamed bin Zayed Al Nahyan, presidente di Ethad. (Foto da Forbes.com)

to non abbiamo ancora chiuso». Se l'affare dovesse andare in porto, Darwin verrebbe affiancata da un partner di peso ed in rapida espansione. «La più rapida nella storia dell'aviazione commerciale» si puntualizza sul sito ufficiale della compagnia araba. Basta una rapida rassegna fra i siti d'informazione per vedere il suo nome affiancato a nuove operazioni commerciali, in particolare acquisizioni di altre compagnie (si era parlato anche di un ingresso in Alitalia). I suoi numeri comunque sono già da capogiro: una flotta di una settantina di aerei e decine di altri che prevede di aggiungere nei prossimi anni, 1.000 voli a settimana distribuiti su una rete di 84 destinazioni e 52 Paesi, quasi 8.000

dipendenti di 120 differenti nazionalità, ricavi nell'ordine dei 3 miliardi di dollari e passeggeri che hanno superato quota 7 milioni. Il presidente della compagnia, lo Sceicco Hamed bin Zayed Al Nahyan, nel 2009 è stato inserito dalla rivista statunitense Forbes nella lista delle cinquanta persone più potenti del pianeta, al 27. posto. Insomma, a Ethad le credenziali non mancano, per usare un eufemismo. Resta da capire che ruolo vorrà giocare in Darwin e soprattutto all'aeroporto di Lugano, e se questo ruolo sarà duraturo nel tempo. La trattativa tiene sulle spine anche i dipendenti di Darwin, che non stanno passando un periodo facile fra incertezze di mercato e ritmi di lavoro comunque elevati.

ANDREA ARTONI \*

Con il recente ridimensionamento del traffico di linea dovuto alla cessata attività della greca Minoan e la chiara intenzione di Darwin Airlines di cercare il proprio sviluppo tramite collegamenti da e per località diverse da Lugano, sorge spontaneo domandarsi quali siano le reali prospettive di sviluppo economico dell'aeroporto.

Prendendo in esame i dati attuali, raffrontandoli con quelli del passato e con le tendenze a breve termine, la risposta di qualunque analista sarebbe facilmente sintetizzata in «scarse». Più che delle cifre dei rapporti di esercizio, però, di un aeroporto si debbono considerare le prospettive nel quadro di un piano che valorizzi le risorse reali presenti e mirato a investire nelle loro reali capacità produttive. A cominciare dal detto: «Un chilometro di strada non porta da nessuna parte; un chilometro di pista di volo può portare in tutto il mondo». Tutto dipende che cosa c'è intorno a quella pista, e come la si colloca nel contesto della ricerca economica del territorio. Le ricerche compiute l'estate scorsa da alcuni studenti di master e dottorato del Politecnico di Milano, della Columbia University di New York e dell'Università di Shanghai presso l'Accademia d'architettura di Mendrisio hanno messo in evidenza come a Lugano Agno si trovi soltanto l'essenziale necessario per le attività di volo: perfettamente funzionante, ma disposto qua e là con criteri apparentemente frettolosi e provvisori, come appare chiaramente osservando la distribuzione delle unità operative e amministrative e rilevando la carenza di elementi indispensabili sia per la funzionalità interna di un aeroporto sede di una compagnia aerea (anche se non di grandi di-

mensioni) sia per quella di relazione con il territorio e la popolazione che ne costituiscono il bacino di traffico. Basta osservare una carta geografica sufficientemente dettagliata (cosa facilmente realizzabile in Internet) per rendersi conto di quanto la pista di Agno e le infrastrutture distribuite intorno a essa siano poco e mal integrate con il territorio circostante e le attività sociali che vi si svolgono: nessun raccordo autostradale; nessuna infrastruttura attrattiva per la popolazione, come centri commerciali (a parte un supermercato), parchi e centri sportivi.

A parte questa critica di marca urbanistica, che mette in rilievo la scarsa percezione della popolazione del comprensorio di Lugano riguardo il valore della risorsa aeroporto, questa - su un piano più tecnico-funzionale - appare penalizzata da carenze sostanziali quali la non disponibilità, da parte della gestione aeroportuale, di aree collegate di dimensioni adatte per una ristrutturazione funzionale degli stessi edifici, aggiungendovi prioritariamente un hangar per il ricovero dei velivoli da sottoporre a manutenzione. L'importanza di quest'ultima attività, in particolare, è evidente a chiunque la consideri nelle prospettive di occupazione dei tecnici specializzati necessari e delle connesse attività di formazione. Dunque, non appare tanto importante quale sia la situazione dell'aeroporto oggi, quanto ciò che se ne voglia fare domani. Nella prospettiva dello sviluppo industriale del Cantone Ticino, un aeroporto efficiente e dimensionato all'effettiva domanda di trasporto aereo e all'esigenza di mobilità delle imprese è indispensabile.

\* giornalista aeronautico



L'INTERVISTA  
RICO MAGGI\*

«Prima cosa gli obiettivi, poi le opere»

«Sì, questo aeroporto può avere un futuro». Parola di **Rico Maggi**, direttore dell'Istituto di Ricerche Economiche dell'USI e autore, nel 1998, di un'analisi sulle prospettive dello scalo luganese. Di cose da allora ne sono cambiate e il professore, alla sua previsione sul domani, aggiunge due «ma», due condizioni. «La prima è concentrarsi su cosa si può fare con la struttura attuale, piuttosto che sperare che questa, prima o poi, possa essere ampliata. In fondo è la stessa dei tempi d'oro di Crossair, anche se il contesto è differente. Seconda condizione: dobbiamo riavere una compagnia aerea basata qui e che vede questo scalo come la base del suo business. Con il fatto che Darwin punta molto sui voli interni in Italia, questo aspetto è andato un po' perso, quindi va trovato un nuovo vettore. Non come Minoan però, che è arrivata senza convinzione». Su mandato del Cantone lei ha esaminato il piano industriale da 70 milioni. Come giudica il suo rapporto costi/benefici?

«Un piano industriale difficilmente può essere una base per decisioni strategiche. Un piano strategico prima definisce dove si vuole arrivare in termini di mercato e poi cosa serve per farlo. Se si parte dal bisogno di infrastrutture, diventa difficile valutare. In quel piano c'erano delle analisi di mercato, sì, ma legate al traffico turistico e secondo me con visioni troppo ottimistiche». Non c'è proprio margine per sfruttare l'aeroporto in ottica turistica? «C'è, ma bisogna capire quali turisti sarebbero disposti a pagare il prezzo del volo per venire qui. Quelli tedeschi e svizzeri tedeschi è difficile che arrivino in Oriente. Meglio puntare su Medio Oriente e Russia, creando una collaborazione forte con Zurigo». Se lei fosse in Municipio, quale sarebbe la sua prima mossa ora? «Piuttosto che fare subito qualcosa e intervenire su strutture o persone, vorrei avere a disposizione un gruppo di esperti che segua il processo di definizione della strategia. Non sto parlando di me (sorride, ndr). Forse una cosa da migliorare a breve è l'accesso all'aeroporto. Lo studio del '98 indicava che la vicinanza era un punto forte dello scalo di Agno, ma se per arrivarci ci sono code la mattina e la sera... diventa difficile». GIU

\* Professore di economia all'USI