

IL TEMA Incontro con Dario Kessel, da anni attivo allo scalo di Agno

# «Esaltare le nostre qualità per valorizzare l'aeroporto»

di GABRIELE BOTTI

In un aeroporto di Lugano che cerca di risollevarsi dopo un lungo periodo di crisi (e qualcosa in questo senso si sta muovendo), c'è una realtà che viaggia a pieno regime e che neppure è stata sfiorata dalle difficoltà della contingenza. Il segmento "privato" dei voli che fanno capo a Lugano Airport (business, VIP e via dicendo) funziona che è una meraviglia. Ma cosa sta dietro questo successo? Abbiamo incontrato Dario Kessel, da decenni attivo, in una forma o nell'altra, allo scalo di Agno, e ora protagonista... privato. Un modo anche per parlare di questo aeroporto e del suo futuro con chi la materia la conosce bene.



Dario Kessel nel suo ufficio di Agno.

(foto Maffi)

**Dario Kessel opera da parecchi anni ad Agno e l'aeroporto lo conosce come le sue tasche: ma di cosa si occupa esattamente ora?**

Raggiunta l'età della pensione e non potendo più volare come pilota professionista ho pensato di mettere a disposizione della ditta E-Aviation Swiss la mia pluriennale esperienza nel ramo. Con mia moglie Monica, pure lei impegnata in volo quale assistente di volo, abbiamo fondato così una ditta che si occupa di handling e di catering ossia si occupa dell'assistenza a terra dei velivoli dell'aviazione d'affari. In particolare prendiamo in carico l'aereo, i passeggeri VIP, l'equipaggio che atterra a Lugano fino al momento della sua partenza.

**E più concretamente?**

I passeggeri vengono portati dall'aereo all'aerostazione e viceversa con i nostri bus o con le loro limousine private in modo da garantire l'assoluta riservatezza (da noi arrivano attori famosi, uomini d'affari e molti VIP), ci occupiamo del loro bagaglio e di tutte le loro esigenze. I piloti godono della nostra assistenza per il rifornimento di carburante, per l'allestimento dei piani di volo e per ogni operazione che il volo richiede. Per i passeggeri VIP abbiamo a disposizione delle lounge ad hoc, dei posteggi privati per le loro vetture, mentre per i piloti mettiamo a disposizione un ufficio dove diamo l'assistenza meteo, dei piani di volo, del catering, ecc. Anche loro hanno a disposizione lounge, docce e un locale per il riposo.

**Parliamo in modo più specifico della E-Aviation.**

Fondata nel 2010 - con due impiegati - si occupava solamente degli aerei che richiedevano espressamente la nostra assistenza, mentre da un anno ci occupiamo di tutta l'aviazione d'affari e dell'aviazione privata con l'aiuto di 14 dipendenti. Il Terminal per l'aviazione privata occupa circa 200 mq di spazi all'interno dell'Airport Business Corner gestito dalla Airport Gazebo SA. In un anno diamo assistenza a 3.000 aerei d'affari e ad altrettanti aerei privati di piccola taglia (dal peso inferiore ai 3.000 kg) La E-Aviation prepara il catering VIP per ogni tipo di volo, dal volo di breve a quello di lunga durata; fornisce dagli snack ai piatti più ricercati dai pasti freddi a quelli caldi a dipendenza anche del tipo di aereo (se con cucina propria a

bordo o meno). Insomma, siamo come la reception di un grande albergo.

**Come mai è rimasto così legato a LA?**

Lugano Airport è la mia casa. Mio padre fu tra i fondatori del campo d'aviazione di Agno, mentre mia madre effettuò il primo volo a motore e fu pertanto la prima donna ad ottenere il brevetto di volo in Ticino. Ad Agno ho effettuato il mio primo volo, quale allievo dell'amico Daniele Rusca, che ha la mia stessa età, e da Agno volava pure mia moglie. Ho frequentato molti aeroporti in Europa, ricordo quello di Aosta dove fui responsabile della locale Air Vallée, quello di Locarno dove fui istruttore per parecchi anni, quello di Zurigo dal quale partivo in qualità di pilota professionista sugli aerei d'affari, ma, ripeto, Lugano Airport è semplicemente la mia casa e il mio cuore è qui. Lugano merita un aeroporto dedicato all'aviazione d'affari e solo pochi sanno che uomini dell'alta finanza, del petrolio o della cultura usano con piacere la nostra struttura generando un enorme fatturato che non dà lavoro solo alla E-Aviation, ma a tutto lo scalo.

**Che tipo di aeroporto è diventato negli ultimi 10-15 anni LA?**

In questo periodo Agno ha passato molte burrasche: il tracollo della Crossair, la scomparsa della Sunshine, della quale ero fondatore, la crisi economica... Ma è sempre rimasto a galla, in particolare proprio grazie all'aviazione d'affari, alla scuola di volo, al trasporto con elicottero, alla manutenzione degli aerei, settori che venivano buoni quando la linea perdeva colpi o spariva, come prima dell'arrivo della Darwin Airline, e che perdevano d'importanza (ma solo agli occhi di osservatori distratti e superficiali) quando il traffico di linea era al massimo degli splendori. Dal punto di vista infrastrutturale, purtroppo, nel tempo non è cambiato nulla se non la burocrazia e le lungaggini per i controlli di sicurezza, entrati in vigore dopo l'11 settembre. Lugano Airport è sempre stato un aeroporto dal traffico misto con linea, aviazione d'affari, scuola di volo e trasporti in elicottero, insomma un aeroporto di nic-

chia che ha con costanza saputo soddisfare le esigenze di tutta l'utenza ticinese ed insubrica.

**Quali sono i suoi margini di sviluppo?**

I margini di sviluppo per il nostro aeroporto concernono soprattutto la sicurezza e la qualità. Non è pensabile, per dirne una, far atterrare da noi aerei di grande dimensione, in particolare per la ridotta lunghezza della pista, ma anche perché il bacino d'utenza è il Ticino e parte della zona insubrica, dunque poco più di 1 milione di abitanti. Tutto il resto è... fantasia.

**Che opinione si è fatto del piano industriale di 70 milioni previsto per LA?**

Il piano industriale preparato dalla Lugano Airport SA è senz'altro una bella cosa e darebbe più lustro al nostro scalo, ma in tempi come questi è forse un pochino fuori luogo. Lo dico a denti stretti e anche a malincuore poiché anche a me piacerebbe una bella aerostazione, dei grandi parcheggi e degli altrettanto grandi hangar, ma non credo che la Città di Lugano sia disposta a finanziare tale opera con denaro pubblico. Soprattutto non oggi, nel pieno di una crisi finanziaria mondiale. Ma è soltanto una mia opinione personale.

**E cosa pensa dell'eventuale coinvolgimento dei privati, così come caldeggiato, tanto per fare un esempio, dal sindaco di Lugano Giorgio Giudici?**

Sono un convinto sostenitore degli interventi misti - pubblico-privato - ma proprio per via della crisi che attanaglia l'Europa e il mondo intero non credo si trovino facilmente dei privati (che penso dovrebbero comunque rimanere in minoranza rispetto al pubblico) disposti a investire senza una garanzia di successo.

**Lei, lo abbiamo visto, si occupa di aviazione privata e di aviazione che si può definire "business": in questo preciso segmento, quali sono le aspettative a corto-medio termine?**

Lei mi fa una domanda alla quale per ragioni d'opportunità non vorrei rispondere, ma il mio carattere un po' ribelle mi fa dire che l'aviazione business è in salita mentre quella del traffico di linea annaspa. Dunque a corto e medio termine l'aviazione d'affa-

ri sarà quella che farà la differenza. Ed è bene che Lugano Airport ne prenda totale consapevolezza.

**I numeri sembrano confermarlo: tengono abbastanza bene i voli di linea, ma sono addirittura in netto progresso quelli privati. Cosa significa?**

Non c'è molto da dire. I numeri dicono che i passeggeri di linea, da anni, non riescono a raggiungere le 200.000 unità mentre il traffico privato è raddoppiato nel giro di pochi anni. Bisogna trarne i dovuti insegnamenti.

**Che rapporto intercorre tra la sua azienda e la Città, proprietaria di LA? E che rapporti ha con la direzione dell'aeroporto?**

La E-Aviation opera in qualità di "sub-contractor" occupandosi quindi di tutta la gestione del traffico privato in nome e per conto di Lugano Airport, dalla fatturazione ai contatti con le dogane, con Skyguide, all'assistenza dei velivoli e dei loro passeggeri all'interno dell'area aeroportuale e fuori di essa. Il contratto in essere è, per Lugano Airport, un toccasana per il risanamento societario in quanto il lavoro viene svolto da noi mentre i profitti vengono suddivisi secondo una clausola contrattuale molto favorevole a quest'ultima. Praticamente portiamo del denaro contante quotidianamente nelle casse della Lugano Airport e indirettamente in quelle del Comune di Lugano, azionista di maggioranza della SA. I rapporti con la direzione di Lugano Airport sono altalenanti e spesso le nostre esigenze non collimano con la loro visione che è rivolta in particolare modo al traffico di linea. Per gestire i VIP e un certo tipo di clientela dobbiamo usare i guanti bianchi come si fa in una albergo a 5 stelle e questo fatto, in Ticino, non è sempre di immediata comprensione. Mi riferisco al turismo del nostro Cantone che se avesse un pochino più di riguardo nei confronti dei VIP - e ce ne sono parecchi che passano in Ticino - genererebbe grandi benefici per la nostra economia e la nostra immagine. Il mio motto è: pochi clienti ma di ottima qualità. Non siamo fatti per i grandi numeri.

**Una sua lettura del prossimo futuro. Nemmeno con la sfera di cristallo sarei in grado di leggere il futuro del nostro aeroporto... Sono tuttavia convinto che dobbiamo puntare di più sulla clientela di qualità e mi piacerebbe pensare a Lugano Airport come al salotto buono dell'aviazione d'affari ticinese e insubrica. Ricordiamoci che la nostra vocazione è di saper approfittare delle lacune degli altri. Se in Italia e in altri paesi Europei il Governo ha dichiarato guerra ai ricchi, be' allora noi, che abbiamo la vocazione dell'ospitalità, ospitiamo questi fascia di clientela "pregiata" e trattiamola bene, nel rispetto delle leggi e con la qualità e la discrezione svizzere! Vede, se volessi essere un pochino polemico direi che noi svizzeri, che stiamo bene anche ora in piena crisi finanziaria, non dobbiamo burocratizzarci come hanno fatto e fanno i nostri vicini europei, ma rimanere sull'essenziale. Cosa significa? Non farci sopraffare dalla burocrazia che tende a farci perdere il contatto dalla realtà.**

MELIDE-GRANCIA

## Finiti i lavori notturni in galleria

Avviati lo scorso mese di febbraio, si concludono in questi giorni - come da programma - i lavori notturni nella canna Nord-Sud all'interno della galleria Melide-Grancia. Questi lavori hanno riguardato principalmente la demolizione della soletta intermedia, situata fra la volta e la strada, l'installazione del nuovo impianto di ventilazione, per il quale sono stati messi in servizio 12 nuovi ventilatori, nonché altri interventi di genio civile. Obiettivo generale del progetto, si ricorda, è infatti quello di risanare la galleria, adattandola agli attuali standard di sicurezza. Oltre alla nuova ventilazione è stata anche potenziata la luminosità in galleria, mediante il rivestimento delle pareti con una pittura. L'impegno profuso da committente, progettisti e maestranze è stato enorme, viste la complessità di questo intervento, eseguito unicamente di notte e le difficoltà a livello di gestione del traffico. Malgrado ciò,



Nel tunnel.

tutto si è svolto senza grossi problemi: non è stato infatti registrato nessun incidente di rilievo. I lavori di risanamento riprenderanno il prossimo mese di settembre nella canna Sud-Nord. Nel 2013-2014 si procederà quindi con il rinnovo di tutti gli impianti elettromeccanici e con la posa della nuova pavimentazione.

**Gestione del traffico** - Durante questa prima fase dei lavori, quale misura accompagnatoria al cantiere sono stati introdotti i limiti di velocità variabili. In sostanza si è cercato di rendere più fluida la circolazione in direzione Nord al mattino e in direzione Sud nelle ore serali, ossia nei momenti di maggiore traffico. La misura ha dato buoni risultati e verrà quindi riproposta anche in occasione dei lavori nella canna Sud-Nord. Fino alla ripresa dei lavori questa misura viene però sospesa (data l'assenza del cantiere) in entrambe le direzioni e la velocità massima consentita sarà di 100 km/h fra le gallerie di Gentilino e di Maroggia e di 120 km/h fra Maroggia e Balerna.

## Cinema

CINESTAR MULTICINEMA	Via Ciani 100 - 0900 55 22 02 (fr. 1 al minuto IVA inclusa, da rete fissa)
BIANCANEVE E IL CACCIATORE	20.45 di Rupert Sanders con Kristen Stewart e Charlize Theron. Da 12 anni.
DIAZ	18.30 di Daniele Vicari. Da 16 anni non acc./Da 14 acc.
IL DITTATORE	21.00 di Larry Charles con Sacha Baron Cohen e Ben Kingsley. Da 12 anni.
MARGIN CALL	18.15 di J.C. Chandor con Kevin Spacey, Paul Bettany.
MARILYN	18.00 di Simon Curtis con Michelle Williams e Eddie Redmayne.
MARLEY	20.30 di Kevin Macdonald.
THE AMAZING SPIDER-MAN	17.45 di Marc Webb con Andrew Garfield, Emma Stone, Rhys Ifans. Da 10 anni non acc./Da 8 acc.
CORSO	Via Pioda 4 - 091 922.96.62
LA SOURCE DES FEMMES	20.30 di Radu Mihaileanu con Hafsia Herzi e Leïla Bekhti.
MONSIEUR LAZHAR	francese 18.40 di Philippe Falardeau con Mohamed Fellag e Sophie Nélisse.

DA LUGANO, PARADISO E MELIDE

## Tre "caravelle" per i fuochi a Campione d'Italia

Per poter ammirare da una prospettiva privilegiata gli spettacolari fuochi pirotecnici offerti da Campione d'Italia, sabato 21 luglio, la Società Navigazione del Lago di Lugano metterà a disposizione tre battelli, che partiranno da Lugano, Paradiso e Melide Swissminiatur. Ci si potrà imbarcare a Lugano e a Paradiso dalle 20.30 alle 21.15, mentre a Melide Swissminiatur alle 21.35. A bordo ci sarà il servizio ristorante-bar curato da Styl Restaurant e musica dal vivo in tema con questa serata molto speciale. I ragazzi dai 6 ai 16 anni potranno viaggiare a metà prezzo, mentre per i piccolini fino a 6 anni la crociera è gratuita. Informazioni allo 091/971.52.23 o su [www.lakelugano.ch](http://www.lakelugano.ch).

auguri, cara Elsbeth!



Cosa significa compiere 100 anni? Molte cose. Significa aver percorso un lunghissimo cammino, significa aver conosciuto tantissima gente, significa aver avuto gioie e dolori. E significa anche... festa! A Lugano i centenari sono sempre di più. L'ultima ad aver tagliato questo traguardo è stata Elsbeth Sauter. Per lei è stato organizzato un brindisi a Villa Santa Maria a Savosa. Cin cin animato con maestra dal municipale Lorenzo Quadri. Auguri anche dal GdP! > FOTOGONNELLA

Sagra della costina al Pian Piret



Giunta alla sua 40.ma edizione anche quest'anno lo Sci Club Sasso Grande torna a proporre la Sagra della Costina. Già giovedì si riaccenderanno le griglie e la serata sarà allietata dalle note del giovane gruppo Jamming Quartet, si proseguirà quindi venerdì e sabato con gli Indian's The Band. Le serate si svolgeranno come sempre nello scenario suggestivo del castagneto del Pian Piret a Madonna d'Arta.