



Comune di
Milano



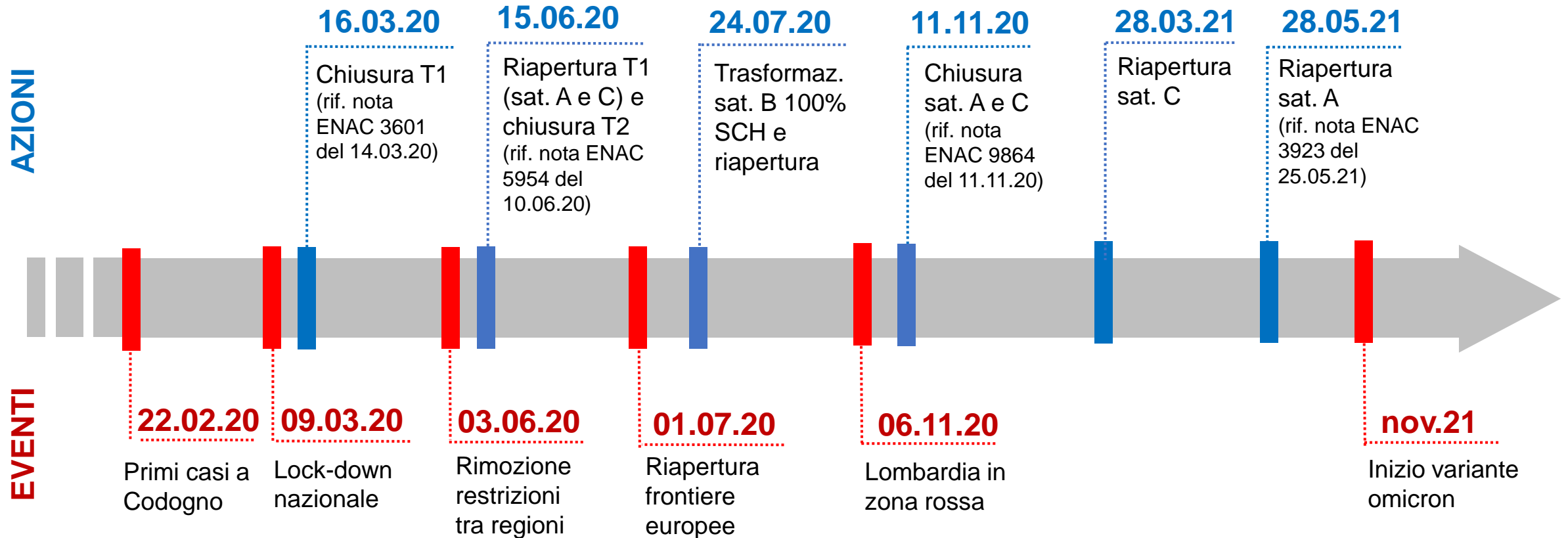
Milan
Airports



Aeroporto di Malpensa Valutazioni riguardanti l'operatività dei Terminal

*Commissione Consiliare congiunta
Mobilità, Ambiente, Verde e Animali e Controllo Enti Partecipati*

20 luglio 2022



Nel corso degli ultimi due anni e mezzo SEA ha sfruttato la **flessibilità** delle infrastrutture disponibili a Malpensa per rispondere adeguatamente agli **eventi esterni**, fronteggiare le **variazioni di traffico** e offrire comunque sempre elevati livelli di **efficienza**, **funzionalità**, **qualità** del servizio.

Terminal 2

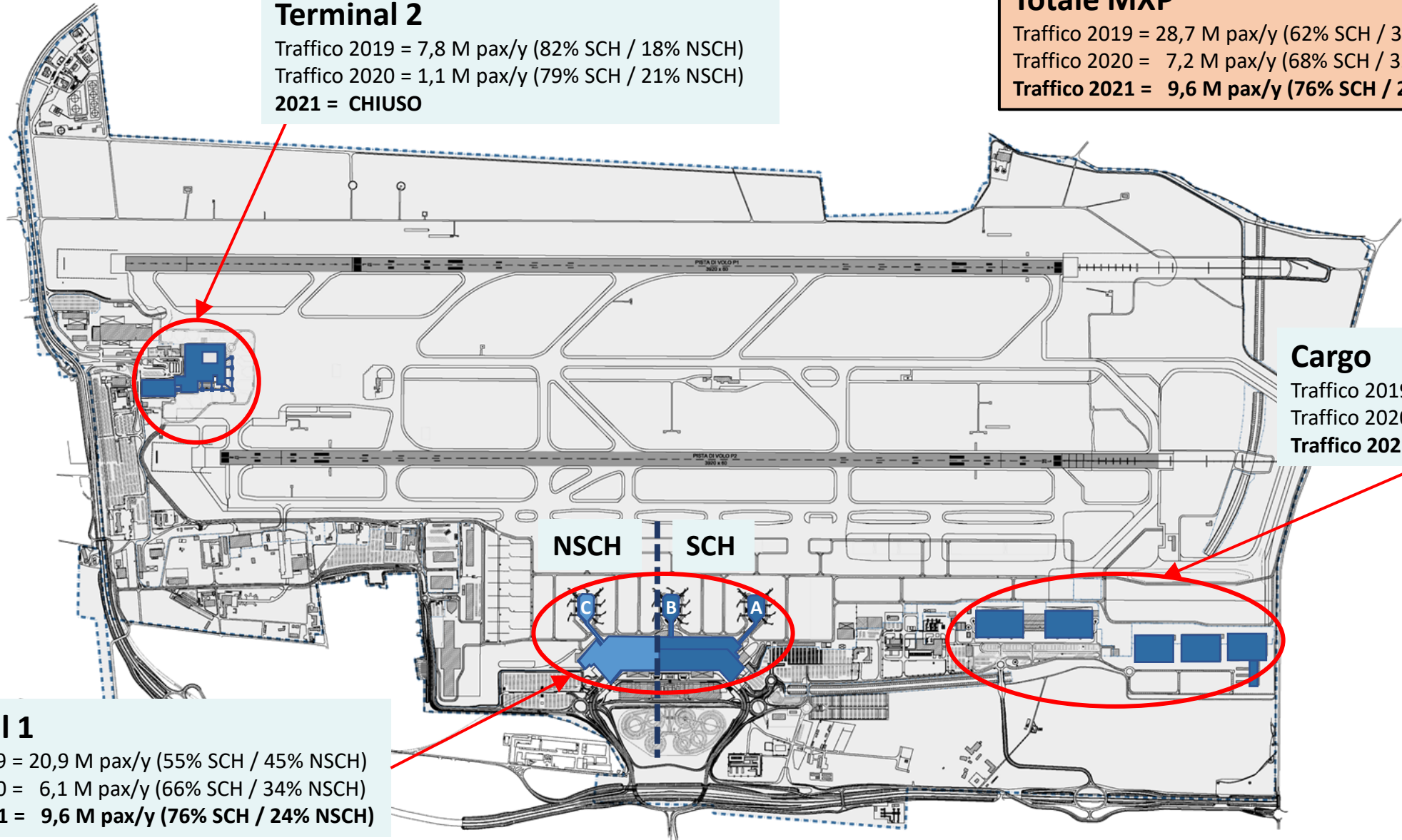
Traffico 2019 = 7,8 M pax/y (82% SCH / 18% NSCH)
 Traffico 2020 = 1,1 M pax/y (79% SCH / 21% NSCH)
2021 = CHIUSO

Totale MXP

Traffico 2019 = 28,7 M pax/y (62% SCH / 38% NSCH)
 Traffico 2020 = 7,2 M pax/y (68% SCH / 32% NSCH)
Traffico 2021 = 9,6 M pax/y (76% SCH / 24% NSCH)

Cargo

Traffico 2019 = 545.000 t/y
 Traffico 2020 = 511.000 t/y
Traffico 2021 = 740.000 t/y



Terminal 1

Traffico 2019 = 20,9 M pax/y (55% SCH / 45% NSCH)
 Traffico 2020 = 6,1 M pax/y (66% SCH / 34% NSCH)
Traffico 2021 = 9,6 M pax/y (76% SCH / 24% NSCH)

Anche prima della pandemia l'aeroporto di Malpensa risultava ben **lontano da livelli di saturazione** e ciò risulta confermato dal fatto che per tre mesi, nell'estate 2019, lo scalo è stato in grado di accogliere anche tutto il traffico di Linate (equivalente a ca. **9,2 milioni** di pass./anno – dato 2018), senza registrare particolari problemi.

Si evidenzia che il traffico gestito al Terminal 2 è sempre stato inferiore a quello di Linate (ca. **7,6 milioni** di pass./anno nel 2018) e quindi, in termini di volumi annui gestiti, la chiusura del Terminal 2 risulta meno «impattante» rispetto al «progetto bridge».

Il progressivo ritorno a volumi di traffico analoghi a quelli «pre-Covid» e gli ulteriori prevedibili incrementi non destano quindi particolari preoccupazioni, poiché il sistema garantisce già oggi **adeguati livelli di capacità**.

Il «progetto bridge» ha dimostrato che il Terminal 1 può accogliere quote di traffico aggiuntivo tali da garantire il recupero dei livelli «pre-Covid» anche in assenza del Terminal 2.

- Dimensioni, **capacità** operativa e possibilità di **utilizzo flessibile**
- Volumi di **traffico** fino ad oggi registrati
- Ritardo nella ripresa del **comparto extra-Schengen**
- **Esperienza** maturata nel 2019 durante i tre mesi di trasferimento dei voli da Linate

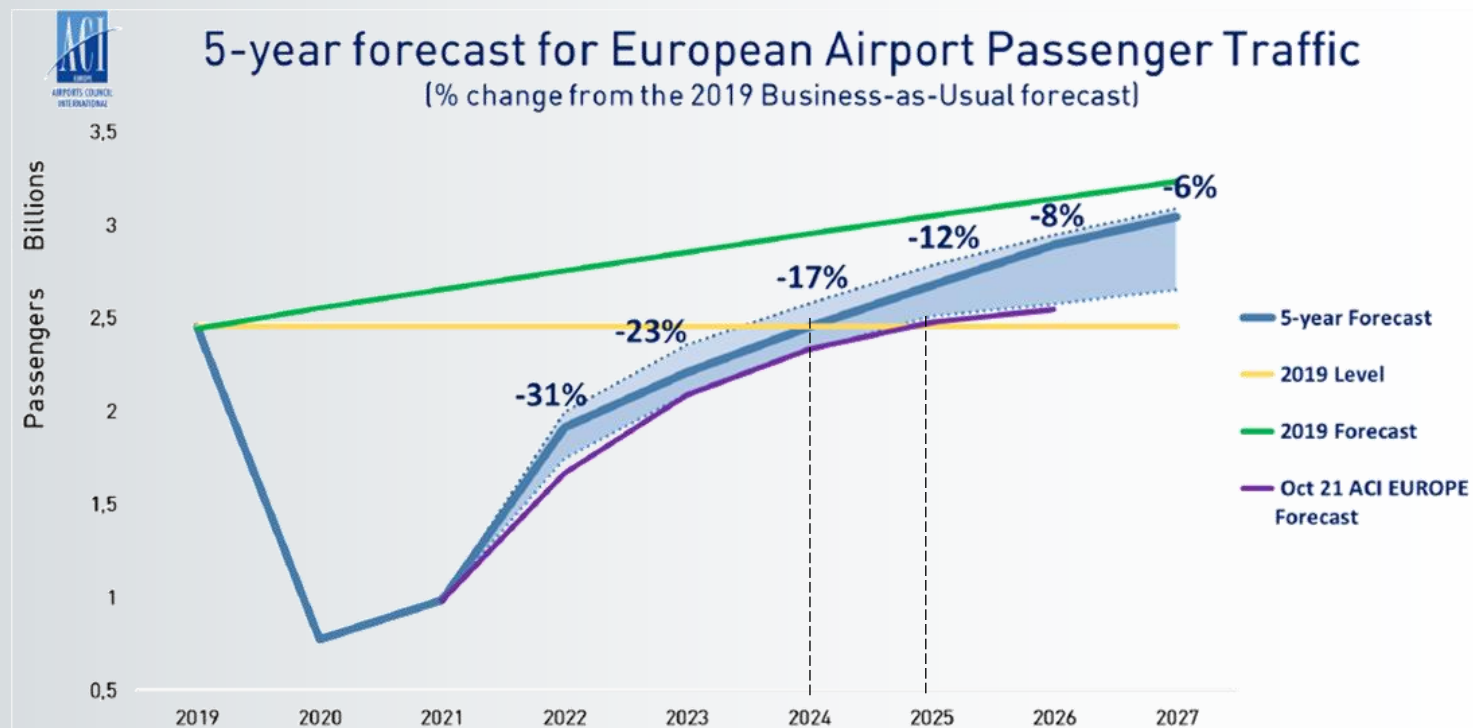
consentono al Terminal 1 di gestire la domanda attuale in modo efficiente, sicuro e con buoni livelli di servizio ed evidenziano anche ulteriori possibilità di sviluppo del traffico.

L'utilizzo flessibile delle infrastrutture disponibili favorisce anche l'attuazione dei criteri di **sostenibilità e resilienza** auspicati da ENAC nelle recenti Linee Guida 2022/001-APT (*"... il concetto di flessibilità si concretizza attraverso la possibilità di parzializzare gli spazi sotto il profilo energetico e funzionale per adattarli ad eventuali drastici cali del traffico passeggeri, rendendo la struttura comunque economicamente ed energeticamente sostenibile per il gestore aeroportuale ..."*)

SEA sta comunque aggiornando costantemente il trend di sviluppo del traffico ed è pronta ad intervenire celermente per assicurare il mantenimento di ottimali standard operativi.

Dopo un inizio anno ancora caratterizzato da valori contenuti, i risultati del secondo trimestre 2022 evidenziano un recupero superiore a quanto finora previsto e configurano uno scenario di **maggiore ottimismo** che ha recentemente portato anche ACI Europe ed Eurocontrol a rivedere al rialzo le previsioni di sviluppo del traffico a livello europeo.

- **Recupero livelli 2019 nel 2024** (anziché nel 2025)
- **Trend di «riavvicinamento» all'andamento di crescita «pre-Covid» molto più sostenuto**



Anche per Malpensa nell'ultimo mese si sono aggiornate le previsioni di traffico e si è inoltre tenuto conto di nuovi elementi di riferimento che caratterizzano il sistema:

CONTINUA LA CRESCITA STRAORDINARIA DEL CARGO



- la crescita del cargo è stata più sostenuta del previsto;
- lo sviluppo continua anche nel 2022 (nei primi 5 mesi + 11% dei movimenti all cargo);
- richiede un utilizzo sempre più esteso delle aree di sosta aa/mm da parte degli all-cargo, riducendo la disponibilità di stand per i voli pax.

ACCELERAZIONE CRESCITA COMPARTO EXTRA-SCHENGEN



- ripresa del traffico non-Schengen più celere di quanto previsto lo scorso anno (CAGR 22-26 = +16,6%);
- impone di anticipare il riutilizzo (almeno parziale) del satellite B per questo segmento del traffico.

INCREMENTO AEREI LOW-COST BASATI



- impatto sul traffico «di punta» costituito dalla «first wave»

Il mutato **quadro di riferimento** porta ad evidenziare una situazione operativa **adeguata** in tutti i sottosistemi, anche considerando le più recenti previsioni di traffico, per gli **anni 2022 e 2023**

Stima domanda controlli security

Capacità di punta al T1 = **4.500 pass./h** *

2022	3.700
2023	4.300
2024	4.800
2025	5.000
2026	5.200

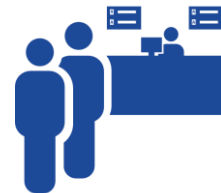


* Intervento di potenziamento in corso

Stima necessità gates

Disponibilità al T1 = **64** *

2022	50
2023	62
2024	71
2025	76
2026	79



* Totale SCH + NSCH al 2023

Stima necessità stand (pass. + cargo)

Disponibilità attuale = **94 - 110 stand** *
(capacità statica, escluso apron nord)

2022	83
2023	91
2024	98
2025	101
2026	103



* In funzione delle dimensioni degli aeromobili serviti

Si evidenzia inoltre che con la configurazione operativa attuale **alcuni sottosistemi** (area security, gates e piazzole sosta aeromobili) nel **2024** potrebbero registrare situazioni di elevata pressione e risulta pertanto necessario **programmare il ripristino della capacità** disponibile al Terminal 2, oggi inutilizzata

QUADRO GENERALE

- In giugno 2020 (chiusura T2) ENAV ha validato la sostenibilità della gestione del traffico concentrata sul Terminal 1, considerando un peak-day in prospettiva, allora ritenuto significativo, di 732 mov./giorno. Non erano emerse criticità di performance e safety.
- Il peak-day della summer 2022 prevede 656 mov./giorno.
- In maggio 2022, a fronte delle più recenti previsioni di traffico, ENAV ha aggiornato lo studio utilizzando un nuovo campione di traffico (peak-day della summer 2024) con 774 mov./giorno.

RISULTATI

- Il nuovo campione di traffico non genera criticità relative agli attraversamenti pista (RWY 35L). Si stimano infatti circa 165 attraversamenti/giorno, inferiori ai 199 valutati come «safe» dal precedente studio ENAV. Questo aumento contenuto è determinato dalla maggiore incidenza di voli cargo/courier che operano di notte con pista singola e quindi senza attraversamenti.
- Non vengono evidenziate particolari criticità per congestione operativa dei piazzali della zona ovest del sedime

CONCLUSIONE

Adeguati livelli di safety anche con il peak-day della summer 2024 e con la sola operatività del Terminal 1, ma essenziale monitorare il fenomeno in relazione alla rapida crescita del traffico



- Per fronteggiare adeguatamente la domanda attesa nel medio periodo risulta necessario **incrementare la capacità** operativa di alcuni sottosistemi
- La riapertura del **Terminal 2** costituisce l'unica ipotesi che consenta di garantire per tutti i sottosistemi (incluse le aree di sosta aeromobili) la capacità aggiuntiva richiesta nei tempi previsti
- Riprendendo lo schema già in essere fino ai primi mesi del 2020, al Terminal 2 verrà trasferita una **quota parte del traffico low-cost** (a tendere i passeggeri dei Vettori low cost costituiranno ca. il 50% del traffico di MXP → a causa dei volumi complessivi, una parte dovrà comunque rimanere al Terminal 1)
- Le analisi condotte evidenziano che sarà necessario riaprire il Terminal 2 per gestire la **summer 2024**: si stanno comunque già **attivando i lavori di ripristino** del Terminal 2, per essere pronti anche nella prossima **summer 2023**, qualora tale necessità dovesse emergere dalle analisi aggiornate a fine anno che terranno conto dell'effettivo trend del traffico, dell'impegno di sviluppo dei Vettori e dell'evoluzione di altre variabili esterne (Covid, conseguenze del conflitto in Ucraina, etc.)
- A fine summer 2022 ENAC e SEA concorderanno i prossimi passi

Per la sola riattivazione del Terminal 2 è stato stimato un investimento di ca. **25 milioni di euro**

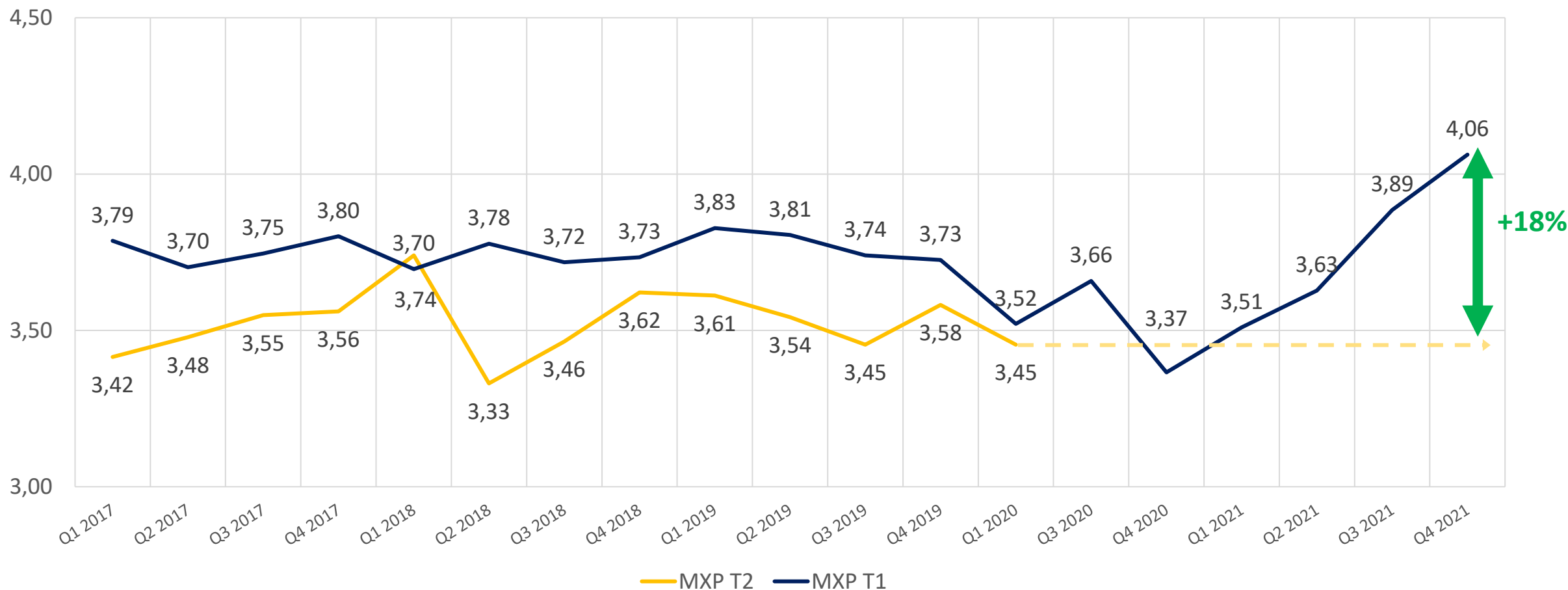
Saranno necessari altri interventi eseguiti dai Partners commerciali per riallestimento negozi, bar, ecc.

Ulteriori investimenti per eventuali sviluppi commerciali o funzionali non sono stati considerati e verranno attivati laddove dimostrino un adeguato ritorno economico.

RIAPERTURA TERMINAL 2 MALPENSA	
Interventi per compliance e security (BHS standard 3; entry-exit system; rilevazione incendi; ...)	7,6 M€
Interventi per ripristino operatività (area check-in con self bag drop; controlli security; transenne; ITC; ...)	10,5 M€
Interventi di manutenzione (revamping centrali di condizionamento; impermeabilizzazioni; ...)	5,8 M€
Interventi per miglioramento parametri qualità (segnaletica; sedute; servizi igienici; ...)	1,1 M€
Stima investimento totale	25,0 M€

Si procederà quanto prima all'**aggiornamento del Piano Investimenti** allegato al Contratto di Programma ENAC/SEA (anticipo interventi sul Terminal 2; lavori per incremento flessibilità Terminal 1; posticipo opere di riqualifica Satellite A; etc.).

SLIDES DI BACK-UP



I dati ACI ASQ – *overall satisfaction* evidenziano che il Terminal 1 ha mantenuto buoni livelli di qualità anche nel 2019 (progetto bridge) e che dopo i cali registrati nel 2020 (primo anno Covid) nel corso del 2021 ha recuperato e anche significativamente incrementato le performance.

