



Verbale per seduta del 06-02-2017 ore 16:00
congiunta alla VIII Commissione.

CONSIGLIO COMUNALE
I COMMISSIONE

Consiglieri componenti le Commissioni: Luca Battistella, Maika Canton, Felice Casson, Saverio Centenaro, Ciro Cotena, Maurizio Crovato, Paolino D'Anna, Alessio De Rossi, Francesca Faccini, Andrea Ferrazzi, Rocco Fiano, Gianpaolo Formenti, Enrico Gavagnin, Giancarlo Giacomini, Giovanni Giusto, Elena La Rocca, Bruno Lazzaro, Marta Locatelli, Deborah Onisto, Giorgia Pea, Paolo Pellegrini, Nicola Pellicani, Francesca Rogliani, Monica Sambo, Davide Scano, Alessandro Scarpa, Matteo Senno, Ottavio Serena, Silvana Tosi, Chiara Visentin.

Consiglieri presenti: Felice Casson, Saverio Centenaro, Ciro Cotena, Maurizio Crovato, Paolino D'Anna, Alessio De Rossi, Francesca Faccini, Andrea Ferrazzi, Rocco Fiano, Enrico Gavagnin, Giancarlo Giacomini, Giovanni Giusto, Elena La Rocca, Bruno Lazzaro, Deborah Onisto, Paolo Pellegrini, Nicola Pellicani, Francesca Rogliani, Monica Sambo, Davide Scano, Alessandro Scarpa, Matteo Senno, Ottavio Serena, Silvana Tosi, Renzo Scarpa (assiste), Sara Visman (assiste).

Altri presenti: Presidente e Amministratore Delegato di SAVE S.p.A Enrico Marchi, Assessore Michele Zuin.

Ordine del giorno seduta

1. Audizione del Presidente e Amministratore Delegato di SAVE S.p.A Enrico Marchi su Masterplan, Quadrante di Tessera e sviluppi futuri dell'area aeroportuale

Verbale seduta

Alle ore 16:30 il consigliere Fiano assume la presidenza e, constatata la presenza del numero legale, dichiara aperta la seduta. Legge l'ordine del giorno e, dopo aver ringraziato il Presidente e Amministratore Delegato di SAVE S.p.A della presenza, gli lascia la parola.

MARCHI ringrazia a sua volta per la possibilità fornitagli di presentare gli attuali progetti di SAVE, la reputa un'occasione positiva considerate le belle cose che stanno portando avanti per lo sviluppo dell'Aeroporto, si dice contento del confronto. Spiega quanto segue. L'aeroporto è una grande risorsa per il territorio, con una duplice valenza: per la mobilità, un fattore fondamentale, ma anche perché è un'azienda che crea sviluppo e occupazione e per questo migliora le condizioni di vita dei cittadini. Oggi vi gravitano circa 7.000 persone che lavorano in aeroporto; in passato il mondo dell'aeroporto era delle compagnie di bandiera, oggi è cambiato tutto, gli aeroporti non lavorano più in monopolio ma sono diventati delle vere e proprie aziende in concorrenza. Quello di Venezia è aggregato a quello di Treviso e si ritiene soddisfatto del fatto che sia messo sullo stesso piano di Roma e Milano, è uno dei tre poli italiani intercontinentali, con sua grande soddisfazione e riconoscimento. Dal 2.000 si è deciso di puntare sui voli intercontinentali, oggi vi sono 9 destinazioni di lungo raggio, 54 compagnie aeree diverse che operano su 90 destinazioni e due vettori basati sull'aeroporto. Consapevoli delle debolezze di Alitalia, ci si è rivolti alla compagnia Volotea con 7 aerei basati su Venezia ed EasyJet con 5. Queste fanno crescere il Pil del territorio. L'85% del traffico è internazionale, il 30% dei passeggeri viaggiano per Business, vi sono 15 hub europei collegati, 9,6 milioni di passeggeri a Venezia e 2,6 a Treviso. SAVE è un partner serio e affidabile, in crescita continua, duratura e sostenibile: stanno entrando anche a Verona, riportata in pareggio. Nel 2000 la SEA (Milano) aveva 6 volte il traffico gestito dalla SAVE, oggi solo 2,5. Per quanto riguarda Venezia, i temi interessanti sono il MasterPlan al 2021, il T2, lo sviluppo del collegamento ferroviario, mentre sul quadrante di Tessera non ha novità da aggiungere, era stata siglata un'intesa con Cacciari poi stralciata da Orsoni: continua a sostenere che il quadrante sia importante e strategico ma oggi sembra riguardare solo lo stadio. Per il MasterPlan nel 2016 è stata ottenuta la compatibilità ambientale ora serve quella urbanistica da parte del Comun di Venezia per approvarlo definitivamente; oggi riguarda anche il T2. Col Commissario Zappalorto nel 2015 era stato sottoscritto un Protocollo d'Intesa che aveva come obiettivi quello di consentire il libero accesso ai pontili del T2 e garantire la disponibilità a riservare dei parcheggi con tariffe agevolate, utilizzare i 17 milioni di euro di finanziamenti di Legge Speciale per i collegamenti esterni all'aeroporto, cioè la bretella, con l'impegno di SAVE per la manutenzione dell'area a verde: questi gli obiettivi concordati con Zappalorto. Oggi è disponibile ad andare incontro alle nuove esigenze, gli sembra si sia sviluppato un dibattito serio al riguardo. Vuole che SAVE non sia più un oggetto di strumento per lotte politiche ma che sia considerata una risorsa per il territorio. Oggi si parla di 4.000 posti parcheggio, non più di 8.000, nell'ambito del T2. Poi vi è il MasterPlan all'interno dell'area aeroportuale: 250 milioni di € di investimenti dal 2012 e altri 550 di investimenti previsti fino al 2021. In tema di trasparenza hanno aderito volontariamente al protocollo ANAC su tutto il piano degli investimenti e su tutti i cantieri. Le principali opere realizzate nel 2016 sono il terminal acqueo, con una vera e propria cavana, poi sono state concluse le nuove caserme della Guardia di Finanza e dei Vigili del Fuoco, cercando di fornire un ambiente confortevole. Fatte anche le nuove mense e la centrale di trigenerazione, per fornire energia all'aeroporto, oltre ad alcune infrastrutture di volo per

aumentare il numero dei movimenti aerei che proseguiranno anche nei prossimi anni. Per quest'anno previsto l'estensione della nuova area rent side, delle aree di servizio, e il completamento delle sale VIP per accontentare tutte le tipologie di clienti. Poi in progettazione sono il nuovo terminal TL2 (nuove aree Schengen) e la parte controlli sicurezza. Affronteranno poi degli interventi per la mitigazione del rumore e dell'inquinamento. Per le opere di mitigazione previste: vi sono poche case coinvolte con interventi fonoassorbenti sulle singole case oltre a delle opere di piantumazione. Altri interventi di compensazione sono il miglioramento della percorribilità delle strade, anche delle piste ciclabili, e la riqualificazione delle barene. Sul collegamento ferroviario: nel 2014 è stato firmato con le Ferrovie dello Stato un protocollo per lo studio di fattibilità per il collegamento dell'aeroporto con la linea Mestre-Trieste, con un tracciato ad "asola", è stato raggiunto un compromesso per ridurre al minimo l'utilizzo del suolo per raggiungere l'aeroporto con la ferrovia, non con una stazione di testa ma passante, come auspicava. Questo permette di far passare le Frecce e anche chi parte ad esempio da Padova può accedervi. È un obiettivo per il 2024: si augura che tale tempistica venga rispettata.

SCANO si dichiara soddisfatto del momento di confronto e si augura ne seguiranno altri. Pone una serie di domande. Quale possa essere lo strumento giuridico migliore per far mantenere le promesse alla controparte, cioè SAVE S.p.A., vista la contrapposizione degli interessi in campo, affermando che SAVE vuole allargare il perimetro aeroportuale mentre i cittadini vogliono un terminal e delle barriere per limitare l'inquinamento acustico ed atmosferico dell'aeroporto. Quale possa essere dunque la garanzia, dopo il voto del 28 col Ministero, per il mantenimento degli impegni presi. Se per i circa 900 posti auto sia prevista una copertura a verde come da vecchio piano particolareggiato, come pensa venga eseguita la compensazione ambientale per i cittadini che ritengono indispensabile un allargamento della barriera arborea e se si ritenga ancora indispensabile la previsione della terza pista considerati i dati dei passeggeri illustrati in precedenza che ammontano a circa 15 milioni sui tre aeroporti di Venezia Treviso e Verona, tutti controllati da SAVE.

MARCHI sostiene il dialogo sia importante e si augura un'apertura al confronto, anche per questo ha messo a disposizione degli abitanti di Tessera una sala riunioni solo per il dialogo con il territorio. Anche il sito marcolododmani.it serve a questo. Per mantenere le promesse non occorre uno strumento giuridico ma la credibilità costruita in 20 anni di lavoro, questa è la miglior garanzia. L'aeroporto può dare fastidi ma anche molti vantaggi al territorio, oggi è importante la condivisione con i rappresentanti dei cittadini; in certi momenti in passato ha avuto l'impressione che le parti si fossero invertite: a volte SAVE ha fatto gli interessi generali e qualche politico gli interessi particolari. Sui posti auto non è prevista alcuna copertura ma sostiene che un'adeguata alberatura possa mitigare a sufficienza. Per quanto riguarda l'allargamento della barriera arborea lascerà la parola a d un collaboratore. Sulla seconda o terza pista premette che non è un tema e che il suo interesse non è costruire la pista ma avere un orizzonte temporale di lungo termine per non farsi cogliere impreparati come è successo ad esempio per le grandi navi o per il passante di Mestre che andava costruito 20 anni prima. Non sa se sarà necessaria la seconda pista però crede d'avere un dovere come amministratore pro-tempore, ovvero che chi arriverà dopo di lui non si troverà impreparato, per non castrare lo sviluppo futuro di chi arriverà dopo.

BASSANO spiega che all'interno del MasterPlan sono previsti degli interventi per mitigare il rumore, ad esempio con terrapieni alberati, per garantire livelli di protezione acustica adeguati e funzionali.

LA ROCCA pone due domande, sul numero di voli in decollo e atterraggio contati al giorno d'oggi, quanti previsti per il 2021 e quanti per il 2030, e sul parcheggio P5 che, da prescrizioni della Regione, doveva avere delle aree a verde e delle alberature che invece non ci sono.

FERRAZZI considera l'aeroporto un asset fondamentale, per questo una sana amministrazione deve cercare il dialogo per arrivare a delle politiche che risultano positive se ben coniugate con l'ambiente; va inoltre sempre verificato il punto di incontro tra interesse privato e pubblico che non sempre collimano. Cita come esempio la bretella ferroviaria: si poteva risparmiare del tempo se non ci si fosse incaponiti con certe scelte ma avvallando subito quel progetto; in casi come questo il pubblico ha il dovere di intervenire. Finalmente il Governo dopo anni di titubanza ha deciso che il collegamento ferroviario fosse importante e quindi si dichiara soddisfatto sia stata scelta la bretella. Importante anche il collegamento ferroviario con gli altri aeroporti e l'alta velocità fino a Trieste. Chiede se sia possibile prevedere una bretella tra la linea ferroviaria e l'aeroporto Canova di Treviso per collegare anche i due aeroporti. Importante costruire un'adeguata infrastruttura, l'Alta velocità tra l'aeroporto e il centro città va valutata, non è detto sia conveniente, vedi l'esempio di Roma. Sul T2, nessuno mette in dubbio la credibilità di SAVE ma tutto quanto previsto va garantito. Anche la questione dell'ingresso del Sindaco nel CdA di SAVE da un punto di vista del diritto non ha nulla di ostativo ma alcune dichiarazioni del Sindaco lasciano perplessi: non si può entrare nel CdA di un privato, purché bravo, contro altri privati.

MARCHI risponde alla consigliera La Rocca: oggi circa 230/240 aerei atterrano o decollano dal Marco Polo al giorno, per un totale di 86.300 movimenti nel 2016, per il 2021 son previsti 110.000 movimenti, in uno scenario medio.

BASSANO risponde sul P5 che ha ricevuto delle prescrizioni: in fase di iter autorizzativo è stata fatta un'analisi e sono state mantenute quelle più importanti, oggi infatti sono mantenute le aree arboree, il parcheggio è stato realizzato come è stato chiesto di realizzarlo, rispettando le prescrizioni richieste dalla Sovrintendenza.

MARCHI il dibattito degli ultimi 20 anni sul tracciato non è una sfida pubblico-privato, preferiva comunque il tracciato in gronda, mentre gli sembra un'ottima idea la bretella con l'aeroporto di Treviso, anche se al momento è concentrato sul problema del traffico visto che l'aeroporto è "in strada". Valuta una buona soluzione la bretella a Venezia, bisognerà

vedere come funziona, ad esempio a Roma non funziona bene mentre a Londra al Gatewick si, dipende da un'efficiente programmazione del traffico. Per l'aeroterminale va tutelato l'interesse pubblico, il protocollo andrà in caso rivisto con le indicazioni del consiglio. Sul Sindaco nel CdA di Save afferma che è rimasto allibito dalle polemiche che questo ha portato, una volta tanto che vi è un canale diretto tra Sindaco e Aeroporto. Il fatto che il Sindaco sia nel CdA di una società privata con quota pubblica è una cosa che dev'essere molto ben vista; SAVE non è un'azienda privata qualsiasi, anche per questo motivo è qui a discutere. Poi, nel caso, per certe decisioni non sarà il Sindaco col suo voto nel CdA ma sarà il Consiglio comunale a dare indicazioni.

VISMAN conferma che servono adeguate infrastrutture ma che è altrettanto vero che l'area aeroportuale, anche quella del T2, è anche l'unica che consenta di avere un interscambio con chi proviene dalla laguna Nord. Le sembra quasi che i cittadini saranno ospiti di quell'area di interscambio, per cui chiede di prevedere la possibilità per il residente di essere in contatto con la via d'acqua, ovvero con ormeggi riservati a residenti, anche col disco orario, per chi arriva con mezzi propri. Ricorda inoltre che l'Autobus che arriva fino all'aeroporto ha la tariffa di 8€, e non vorrebbe che questa politica sia traslata anche all'area del T2; anche chi prende l'Alilaguna paga di più. Chiede di non doversi sentire ospiti in quell'area di territorio. Sulle mitigazioni sostiene sia difficile andare casa per casa, il problema permane e SAVE dev'essere lungimirante, parla di grandi navi ma in questo caso è SAVE che le sta mettendo nel territorio.

PELLICANI si dice convinto che l'aeroporto sia un'opportunità di sviluppo e crescita, ricorda la mozione approvata sul T2, con un giudizio anche di preoccupazione, quindi è giusto darsi obiettivi futuri ma valutando sempre che la valutazione su quell'area doveva essere del Comune di Venezia, poi lo Stato ha deciso di darla all'aeroporto, ma ha natura urbana. C'è sempre stato un forte interesse del Comune di Venezia sull'aeroporto, ma sul rapporto col territorio, a fronte di 50 milioni di euro di utili all'anno, chiede quanto abbia investito SAVE per i cittadini. Gli sembra zero. Sulla questione dividendi: chiede se sia corretto dividere tutti gli utili tra i soci e poi ricorrere al debito per gli investimenti. Chiede inoltre se sia vero quanto scrive ad esempio MedioBanca che SAVE ha un bilancio "stressato".

MARCHI sostiene che da un punto di vista finanziario proprio ieri MedioBanca abbia alzato il prezzo obiettivo da 15 a 19 euro, vale a dire il contrario di quanto ha detto il consigliere Pellicani, a cui fa presente che se si fosse informato maggiormente avrebbe capito che SAVE è una società solida e non "stressata", che ricorre al debito come fanno tutte le società aeroportuali. Sui conti correnti della società vi sono infatti 74 milioni di euro in attivo, gli indebitamenti sono solo a medio termine. Aggiunge che pure lui si sente ospite, di una società che nel 2041 tornerà allo Stato che poi deciderà che farne. Tutti i grandi aeroporti si definiscono delle piccole città dove vanno create funzioni e occasioni di sviluppo. Per quanto riguarda gli ormeggi dipende dal Magistrato alle Acque, precisa che l'Aeroterminale non ha ad oggi un collegamento con l'acqua, il terreno sull'acqua è del Demanio, lo avrà solo quando sarà firmato il protocollo d'intesa per il T2. Questo pezzo di terra che il Comune vendeva non aveva sbocchi né via terra né sull'acqua, col protocollo d'intesa avrà sbocco in acqua. Per le operazioni di carico/scarico ci sarà la possibilità di attraccare, scendere e ripartire. Per il costo di 8€ di Autobus e Alilaguna bisogna parlare con le rispettive società. Faranno interventi sia sulle case sia nei terrapieni con le piantumazioni. Sugli investimenti per la città citati dal consigliere Pellicani precisa che hanno creato lavoro, che è quello che manca oggi in Italia, e non hanno mai utilizzato ammortizzatori sociali: lavorare in società come questa è un valore di cui andar fieri, un gran merito, i numeri parlano da sé.

TOSI sostiene che SAVE sia una risorsa per il territorio e per il lavoro ma al contempo apporta gravi danni ambientali ed acustici: al riguardo cita l'art.47 della Costituzione per chiedere che le opere di mitigazione siano considerate una priorità. Si augura che SAVE ed Enac tutelino le ditte ex Finmeccanica che sono una risorsa per il territorio, chiede se possano coesistere con l'eventuale seconda pista se verrà fatta.

PELLEGRINI sui parcheggi del T2 afferma che i cittadini preferirebbero posti coperti e non scoperti tra gli alberi, afferma che l'esempio del treno che collega all'aeroporto di Londra è sbagliato, in quanto l'Aeroporto veneziano non collega ad una sola città ma anche a quelle vicine come Treviso, Trieste ecc., forse più consono l'esempio con Parigi. Visto che nei mesi scorsi sembra che la famiglia Benetton abbia manifestato interessi per Tessera, chiede se non si corra il rischio di cadere nell'ombra di chi ha grandi interessi in vari aeroporti. Chiede come mai l'aeroporto del Lido sia d'interesse per SAVE.

CASSON, sull'aeroporto Nicelli, chiede quali intenzioni abbia SAVE considerato che ne detiene il 49% delle quote mentre il restante 51% è di una società di Biella. Sulle linee ferroviarie dell'alta velocità il rischio è che Venezia venga tagliata fuori, col rischio di diminuire i collegamenti col centro storico. Riguardo all'ingresso del Sindaco nel CdA di SAVE precisa che le perplessità non sono sulla posizione di SAVE e del suo Presidente, ma su quella del Sindaco: chiede infatti quale posizione potrebbe tenere quest'ultimo nel caso in cui si verifichi un contrasto d'interessi col territorio; per questo ritiene inutile il suo ingresso nel CdA. Cita un articolo odierno del giornale La Nuova Venezia che affronta un tema delicato per i poteri dell'autorità portuale: in riferimento al protocollo d'intesa del 2015 che non è corredato dai progetti definitivi delle opere del Terminal ma solo da quelli preliminari: esponendosi così al conseguente rischio di ricorsi.

MARCHI risponde alla consigliera Tosi che va bene per far effettuare le opere di mitigazione il prima possibile, mentre per le ex Finmeccanica si tratta di problematiche che attengono a tematiche estranee a SAVE, e che comunque potrebbero ottenere dei vantaggi dalla realizzazione della seconda pista. Sul Lido spiega si tratta di un aeroporto bellissimo ma che non ha più nulla a che vedere con un gestore aeroportuale come SAVE, è quasi un aeroporto amatoriale, che va gestito

da qualcuno che faccia questo tipo di attività. Sull'alta velocità afferma di non sapere se questa escluderà o meno Venezia, Mestre o l'aeroporto, ma l'importante è fare la struttura e poi dipenderà dal tipo di "traffico", non si tratta comunque di alta velocità ma di treni veloci. Essendoci un traffico intercontinentale in crescita, di sicuro apporterà benefici, è una bella occasione per aumentare l'accessibilità. Per i parcheggi conferma le previsioni esposte prima. Sul tema di una grande società in SAVE, sollevato dal consigliere Pellegrini, precisa che la sfida è mantenere le proprie ricchezze in Veneto, far rimanere qui la testa del sistema aeroportuale veneto e non solo il braccio; questo è il suo impegno.

CROVATO ringrazia il Presidente di SAVE per la presenza affermando che lo si aspettava a Ca' Farsetti da tanti anni, afferma che in passato sono successo cose strane mentre ora si è rivolti al futuro, in un clima sano, concentrati sull'importanza dell'aeroporto che, coi mezzi propri, è diventato il terzo aeroporto d'Italia. Sulla convenzione afferma che il ruolo del Comune sembra secondario, si chiedono delle condizioni, non vuole che il passeggero sia considerato più importante del residente del Comune che va tutelato, con posti macchina, ormeggi, ecc. La convenzione sarà importantissima per i Consiglieri anche per regolare i flussi turistici. Chiede al Presidente di adottare il Museo archeologico d'Altino.

SCARPA R. si complimenta con i risultati raggiunti da SAVE e si dice dispiaciuto che il Comune di Venezia non ne sia più socio, augurandosi che SAVE non sia uno strumento di lotta politica come ha chiesto anche il Presidente della società. Conferma che SAVE sia una ricchezza per il territorio, legata alla città nel bene e nel male, che opera nella mobilità di persone e merci, in settori, quali la mobilità e la comunicazione, che sono sinonimo di progresso. Ritiene vi sia un problema ambientale e pone due domande: come veda il futuro aeroportuale con città e l'ambiente e come veda il futuro di Venezia e Mestre e quali consigli abbia in merito.

SAMBO riguardo l'ingresso del Sindaco nel CdA e a quanto affermato dal Presidente di SAVE che ritiene questo una garanzia, affermando di ritenerla una garanzia forse per SAVE ma non per il Comune, per una questione di conflitti d'interessi, che magari non generano problemi legali ma più in generale. Sulla questione dell'ulteriore pista domanda se esista e quale sia un limite allo sviluppo, anche perché il MasterPlan al 2030 prevede questa possibilità ma la Municipalità ed il territorio l'hanno già bocciata. Afferma che la linea del territorio sia chiara.

ONISTO si dice sensibile a questo tema, apprezza la presenza, l'intervento ed il confronto odierno. È d'accordo per iniziare prima con le opere di mitigazione, sul T2 vanno coniugati gli interessi di sviluppo del territorio e delle infrastrutture con la tutela dei cittadini; sul presunto conflitto del Sindaco nel CdA di SAVE ritiene la sua presenza indispensabile, ritiene che la gestione dell'ex Sindaco Costa che è uscito dal CdA rappresenti una limitazione della garanzia. Il Sindaco avrà delle precise responsabilità e sarà una garanzia.

MARCHI in merito all'articolo di stampa citato dal consigliere Casson afferma d'averlo letto e valutato estremamente tecnico, per cui invierà una nota di chiarimenti dopo aver sentito degli esperti di diritto amministrativo. Sul museo d'Altino terrà in considerazione i suggerimenti del consigliere Crovato. Torna sulla questione del Sindaco nel CdA ricordando che in passato anche un Presidente della Provincia aveva fatto parte del CdA senza ci fosse alcuna polemica. Bisognerebbe poi chiedere alle migliaia di persone che lavorano o potrebbero lavorare in SAVE se sono contente dell'aeroporto; tutti vogliono un aeroporto, nessuno lo vuole vicino a casa. Obiettivo del protocollo è consentire il libero accesso ai pontili del T2 e riservare parcheggi ai residenti, con le dovute mitigazioni ambientali; gli sembra che su questi obiettivi vi sia l'accordo. Un prossimo incontro potrebbe esser dedicato interamente per discutere della seconda pista. Oggi è comunque una giornata importante per l'avvicinamento dell'aeroporto alla città.

CHIOZZOTTO sull'aeroporto del Lido Nicelli chiede quale ruolo possa giocare SAVE col 49% delle quote, come chiesto anche dal consigliere Casson, posto che la società di Biella, a quanto ne sa, non si è più fatta viva.

MARCHI risponde che è disponibile a vendere il 49% per metterlo a disposizione di chi può far meglio questo mestiere.

ZUIN precisa che la gara è stata aggiudicata a una società di Biella che ha già svolto dei sopralluoghi: la gara è stata fatta e aggiudicata.

GRIGOLETTO in qualità di residente a Tessera afferma che la domanda base da porsi è se si sentono gli aerei a Tessera e che la risposta è affermativa. Sul T2 ritiene che configurare un utilizzo per la città di un'area di sedime aeroportuale non sia giuridicamente compatibile, e che ritiene difficile la si possa usare anche per la regolazione dei flussi. Riguardo le misure di mitigazione ambientale denuncia che il percorso fatto fin qui è irrituale, fatto con associazioni compiacenti o con metodi parziali. Chiede delle mitigazioni vere e d'instaurare dei rapporti con le associazioni del territorio per arrivare ad un vero confronto. Sul MasterPlan 2030: si apre anche un problema di svalutazione degli immobili. Infine accenna al problema culturale in quanto la realizzazione della seconda pista sarebbe contraddittoria con quanto detto all'Unesco.

Alle ore 19:15, svoltasi regolarmente l'audizione e non essendoci ulteriori domande, il Presidente Fiano ringrazia i presenti e dichiara chiusa la seduta.