



CONSIGLIO REGIONALE DEL VENETO

DODICESIMA LEGISLATURA

INTERROGAZIONE A RISPOSTA SCRITTA N. 107

GRANDI NAVI IN LAGUNA: LA REGIONE INTENDE INTERVENIRE IN MERITO ALLE CRITICITÀ LEGATE ALLE QUATTRO PROCEDURE DI VALUTAZIONE DI IMPATTO AMBIENTALE (VIA) AVVIATE DALL'AUTORITÀ PORTUALE?

presentata il 13 maggio 2026 dai consiglieri Cunegato e Ostanel

Premesso che:

- l'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico settentrionale ha avviato quattro distinte procedure di valutazione di impatto ambientale (VIA 13500, VIA 13980, VIA 13981, VIA 13664) relative, rispettivamente, alla realizzazione di un'isola artificiale per lo stoccaggio dei sedimenti, di un terminal passeggeri a Porto Marghera, al dragaggio del canale Malamocco-Marghera e al dragaggio del canale di accesso alla stazione marittima;
- i quattro progetti costituiscono, dal punto di vista funzionale e ambientale, un unico sistema infrastrutturale, conseguenza diretta del decreto-legge 20 luglio 2021, n. 103 (Misure urgenti per la tutela delle vie d'acqua di interesse culturale e per la salvaguardia di Venezia, nonché disposizioni urgenti per la tutela del lavoro) convertito, con modificazioni, dalla legge 16 settembre 2021, n. 125 che ha vietato il transito delle grandi navi nel bacino di san Marco e nel canale della Giudecca; essi sono tuttavia stati sottoposti a VIA separatamente, con rinvii circolari tra una procedura e l'altra, rendendo impossibile la valutazione dell'impatto cumulativo complessivo sull'ecosistema lagunare.

Considerato che:

- numerosi soggetti, tra cui comitati, associazioni ambientaliste ed enti territoriali, hanno sollevato osservazioni critiche in merito alla frammentazione artificiale delle procedure, alla sottovalutazione degli impatti cumulativi sul moto ondoso, sui fondali lagunari e sulla qualità delle acque, nonché all'assenza di una valutazione comparativa con l'alternativa di realizzare infrastrutture portuali al di fuori della laguna;
- in particolare, secondo tali osservazioni, l'isola artificiale (VIA 13500) ricadrebbe in una zona di protezione speciale (ZPS) tutelata a livello europeo e

sarebbe destinata a ricevere sedimenti altamente contaminati (classi delta ed epsilon), senza che la procedura consideri i dragaggi che la alimenteranno;

- il terminal passeggeri (VIA 13980), benché presentato come risposta alle prescrizioni del decreto-legge 103/2021, prevederebbe opere permanenti quali banchine, terminal di circa 10.000 metri quadrati, parcheggi, in adiacenza a impianti classificati a “rischio di incidente rilevante” ai sensi della direttiva Seveso (direttiva 2012/18/UE del Parlamento europeo e del Consiglio del 4 luglio 2012 sul controllo del pericolo di incidenti rilevanti connessi con sostanze pericolose, recante modifica e successiva abrogazione della direttiva 96/82/CE del Consiglio), con i dragaggi necessari alla sua operatività rinviati a procedura separata.

Rilevato che:

- la normativa VIA impone la valutazione delle alternative significative, compresa l'opzione zero, prima di optare per la soluzione prescelta; tale valutazione risulterebbe assente o insufficiente in ciascuna delle quattro procedure;

- i sedimenti interessati dai dragaggi presenterebbero livelli di contaminazione tali da comportare rischi di risospensione di metalli pesanti e composti organici tossici con effetti potenzialmente irreversibili sugli habitat lagunari, inclusi siti classificati come “habitat 1150*” ai sensi della direttiva habitat (direttiva 92/43/CEE del Consiglio, del 21 maggio 1992, relativa alla conservazione degli habitat naturali e seminaturali e della flora e della fauna selvatiche).

I/l sottoscritti/o consiglieri/e

interroga/no la Giunta regionale

per sapere:

1) se e in quali sedi la Regione del Veneto abbia formalmente sollevato o intenda sollevare, nell'ambito delle quattro procedure VIA in corso, la questione della frammentazione artificiale dei progetti e la necessità di una valutazione dell'impatto cumulativo complessivo sull'ecosistema lagunare;

2) se e in quale sede la Regione abbia sollevato o intenda sollevare, nelle procedure in corso, le criticità relative alla localizzazione dell'isola artificiale in ZPS, ai rischi di risospensione dei contaminanti e all'adeguatezza dei piani di monitoraggio proposti,

3) se intenda promuovere, nelle sedi competenti, la valutazione dell'alternativa di realizzare infrastrutture portuali per le grandi navi al di fuori della laguna, come originariamente indicato tra le soluzioni definitivamente attese dal decreto-legge 103/2021.