



LEGAMBIENTE
VENEZIA

VENEZIA 2030:

Una proposta di Legambiente
per il governo della città



INDICE

Premessa	pag. 4
Salvaguardia di Venezia e la sua Laguna	pag. 6
Venezia e i cambiamenti climatici	pag. 7
La mobilità sostenibile	pag. 11
Ecogiustizia, pace e comunità	pag. 14
Venezia, qualità dei luoghi e sicurezza sociale	pag. 17
Focus: Venezia e le bonifiche di Porto Marghera	pag. 19

“BUSSOLA VENEZIA rappresenta il contributo del circolo di Legambiente Venezia verso chi si candida al governo della città di Venezia nel prossimo quinquennio.

Venezia, città unica al mondo, è una delle realtà più esposte alle conseguenze dei cambiamenti climatici che caratterizzano il nostro tempo. Venezia e la sua laguna rappresentano un ecosistema unico, frutto nei secoli della mediazione tra uomo e natura.

Venezia rappresenta anche, nel '900, il luogo di insediamento di uno dei poli industriali più grandi d'Europa, e della drammatica dialettica tra ambiente, salute e lavoro.

Oggi, nel tempo presente, questa lunga storia continua a interpellare la città.

Le trasformazioni climatiche, le pressioni economiche e sociali, l'intensificazione dei flussi turistici, le grandi opere e scelte urbanistiche degli ultimi decenni mostrano come il rapporto tra Venezia, la sua laguna e chi la abita resti una questione aperta, che richiede una rinnovata capacità di visione e di governo. Il passato remoto e quello più recente non sono solo memoria: sono il terreno su cui si misura la responsabilità delle decisioni che devono essere assunte adesso.

Se è chiaro il segno che il passato – remoto e recente – ha contraddistinto Venezia e la sua laguna, toccherà a chi sarà chiamato ad esercitare responsabilità amministrative e di governo imprimere il segno che la accompagneranno nel futuro.

Per queste ragioni Legambiente Venezia ha predisposto questo documento, per segnalare tanto a chi eserciterà il ruolo di governo, tanto a chi eserciterà quello di opposizione, le proprie indicazioni di priorità, a partire da una convinzione profonda: questione ambientale e questione sociale sono i due volti della stessa realtà.

Nel presentare BUSSOLA VENEZIA, il nostro intento non è tanto acquisire un consenso alle nostre proposte, bensì quello di stimolare il dibattito, articolare anche prese di posizione diverse e differenti, fare della questione ambientale uno dei temi più importanti per il futuro della città.

Ciò cui auspichiamo, soprattutto, è l'assunzione, da parte della politica, dell'impegno a rendicontare periodicamente – secondo la prospettiva dell'accountability – le politiche e le azioni puntuali che verranno assunte dall'amministrazione”.



Salvaguardia di Venezia e la sua Laguna

Nel 2020 è stata istituita l'Autorità per la Laguna di Venezia come ente pubblico nazionale con personalità giuridica e autonomia amministrativa e finanziaria, con lo scopo di sostituire e assorbire le competenze dell'ex Magistrato alle Acque di Venezia. Tale nuova istituzione si inserisce nella lunga e complessa storia della legislazione speciale per Venezia nell'intento di dare una definitiva gestione unitaria delle acque e della tutela ambientale della città lagunare, cercando di concentrare le diverse competenze oggi distribuite tra Stato, Regione, Enti locali e altri organismi.

Fra le principali funzioni e fondamentali competenze dell'ente si segnalano: Approvazione del programma triennale per la tutela della laguna, del programma unico integrato e del programma di gestione e manutenzione del MOSE, attività di progettazione e gestione degli interventi di salvaguardia in ambito lagunare, coordinamento e alta sorveglianza su tutti gli interventi di salvaguardia dell'ambito lagunare, attività di gestione e manutenzione ordinaria e straordinaria del MOSE, gestione e tutela del demanio marittimo lagunare, funzioni di Polizia lagunare, Gestione delle aree, delle acque e dei canali di competenza statale, Regolazione della navigazione della laguna di Venezia.

Oggi l'Autorità per la laguna è finalmente operativa. Il Presidente dell'Autorità Ing. Roberto Rossetto ha dichiarato che nel settembre 2026 Il Mose, dopo il collaudo, verrà consegnato allo Stato ma i finanziamenti dal Governo arrivano a singhiozzo e i lavori di ripristino ambientale del "Piano Europa" sono in forte ritardo come ammesso dal Presidente stesso in una audizione in Comune di Venezia il 2 febbraio 2026. A tutto questo, si aggiunge l'incertezza occupazionale dei lavoratori delle aziende Thetis, Comar e Consorzio Venezia Nuova che pur lavorando in questi contesti non hanno ancora una sicurezza occupazionale dopo la prevista liquidazione del Consorzio Venezia Nuova a partire dal giugno 2026.

Alla luce di questa situazione, appare quanto mai necessario che la nuova Amministrazione comunale di Venezia – e il nuovo Sindaco in primo luogo – si adoperino per:

- promuovere la convocazione del Comitato interministeriale per la salvaguardia di Venezia e della sua laguna (Comitatone), previsto dalla legislazione speciale, al fine di ridefinire il quadro strategico complessivo: non più nella logica riduttiva del "MOSE funziona o non funziona", ma nell'ottica di una sua integrazione dentro una più ampia strategia di adattamento climatico che tenga insieme gestione delle acque, portualità, assetto morfologico, ecosistemi e città;

- **garantire che la manutenzione** delle paratoie avvenga, come previsto, a Marghera nell'area Pagnan, lasciando libero l'Arsenale di Venezia per uno sviluppo coerente con le sue caratteristiche storico-culturali e assicurando il coinvolgimento della comunità e delle associazioni cittadine (Forum Arsenale);
- **tutelare i posti di lavoro** e le competenze dei dipendenti attualmente impegnati nelle attività di salvaguardia della città e della laguna;
- **assicurare le risorse finanziarie** indispensabili per la gestione e la manutenzione del sistema MOSE, nonché per il ripristino morfologico e ambientale della laguna;
- **dare immediata attuazione agli interventi ambientali** previsti dal “Piano Europa” e già finanziati;
- **avviare da subito**, di fronte all'accelerazione del cambiamento climatico e all'innalzamento del livello dei mari, studi e strategie per il “dopo-Mose”, coinvolgendo Società, Enti di ricerca, istituzioni nazionali ed internazionali;
- **contrastare strutturalmente il moto ondoso** con l'elaborazione di un nuovo Piano del Traffico acqueo della città di Venezia con il coinvolgimento del mondo remiero, delle associazioni ambientaliste e ovviamente di tutti i portatori di interesse;
- **accelerare il ripristino morfologico e il rafforzamento degli ecosistemi lagunari**, attraverso un programma stabile e adeguatamente finanziato di ricostruzione di barene, velme e bassifondi, sui principi NBS (nature-based solutions). Elementi fondamentali per l'equilibrio idrodinamico della laguna e per la difesa della città dagli effetti dell'innalzamento del livello del mare;
- **decretare lo Stop a nuovi escavi** e a interventi infrastrutturali incompatibili con l'equilibrio lagunare, assumendo come principio guida la tutela della morfologia e della funzionalità ecologica della laguna;
- **rafforzare il monitoraggio scientifico** e la trasparenza nella gestione della laguna, rendendo pubblici e accessibili i dati relativi allo stato dell'ecosistema lagunare, al funzionamento del MOSE e agli effetti dei cambiamenti climatici, anche attraverso il coinvolgimento delle università e degli enti di ricerca.

La salvaguardia di Venezia e della sua laguna non può essere ridotta a una somma di interventi tecnici o a una gestione emergenziale. Essa richiede una visione politica chiara, continuità istituzionale e capacità di assumere decisioni coerenti con l'interesse generale e con la responsabilità verso le generazioni future.

La tutela della laguna può essere l'asse strategico su cui poggiare il futuro governo della città, riportando la questione ambientale al centro delle politiche pubbliche di Venezia, come fu nei secoli della Repubblica Serenissima.



Venezia e i cambiamenti climatici

Il Comune di Venezia – città insulare e terraferma – è oggi uno dei territori europei più esposti agli effetti della crisi climatica. Eventi meteorologici estremi, ondate di calore, innalzamento del livello del mare e progressivo deterioramento degli ecosistemi lagunari impongono scelte chiare e non più rinviabili.

Occorre un piano integrato di adattamento e mitigazione, capace di tenere insieme centro storico, laguna, Mestre e Marghera, con una visione unitaria e scientificamente fondata. Il recente Piano d'Azione per l'Energia Sostenibile e il Clima (PAESC) del Comune di Venezia rappresenta un passaggio importante in questo percorso. Le azioni di mitigazione e adattamento delineate dal PAESC definiscono una cornice strategica che deve ora trovare piena attuazione attraverso scelte coerenti e concertate con la comunità e i territori, tempi certi e una rendicontazione pubblica verificabile dei risultati.

Alla luce di questa situazione, appare necessario che la nuova Amministrazione comunale si impegni a:

- **dare piena attuazione al PAESC**, attraverso un cronoprogramma vincolante, obiettivi misurabili e una rendicontazione pubblica e trasparente dei risultati;
- **istituire una governance climatica unitaria**, capace di coordinare in modo integrato le politiche tra centro storico, laguna, Mestre e Marghera, superando la frammentazione amministrativa;
- **accelerare la transizione energetica**, promuovendo comunità energetiche rinnovabili, efficientamento del patrimonio edilizio e diffusione delle fonti rinnovabili, a partire dagli edifici pubblici.

La crisi climatica impone oggi un cambio di scala e di passo nelle politiche pubbliche: non bastano più interventi settoriali o dichiarazioni di principio, ma servono scelte coerenti, integrate e verificabili nel tempo che mettano al centro la sicurezza dei cittadini, la tutela degli ecosistemi e la giustizia ambientale e sociale.

ADATTAMENTO: proteggere la città e la laguna

1. Precipitazioni intense e gestione idraulica

Gli eventi di pioggia estrema sono sempre più frequenti e violenti. Non possiamo limitarci alla gestione dell'emergenza: serve prevenzione.

È necessario:

- **rafforzare la manutenzione della rete idraulica** e potenziare le infrastrutture di difesa dagli allagamenti;
- **intervenire con interventi di riqualificazione ambientale** su rive, argini e letti con tecniche di ingegneria naturalistica (Nature-Based Solutions);
- **innovare la gestione delle aree agricole**;

- **arrestare il consumo di suolo e restituire permeabilità** alle superfici oggi impermeabilizzate; rinaturalizzare aree dismesse, utilizzare pavimentazioni drenanti, evitare nuova cementificazione;
- **rafforzare le azioni di adattamento urbano e territoriale**, con interventi diffusi di incremento del verde e sviluppo di infrastrutture verdi e blu.

Ogni metro quadrato impermeabilizzato in più oggi, aumenta il rischio di un possibile allagamento domani.

2. Ondate di calore e salute pubblica

Le ondate di calore rappresentano un rischio sanitario crescente, soprattutto per anziani e persone fragili.

Servono azioni immediate:

- piano straordinario di piantumazione urbana e periurbana;
- gestione scientifica del verde, evitando tagli indiscriminati e incuria;
- creazione di “rifugi climatici” accessibili e diffusi;
- potenziamento dei punti pubblici di acqua potabile su tutto il territorio comunale;
- incentivazione di tetti verdi, pareti vegetate e soluzioni innovative di raffrescamento naturale.

La resilienza climatica è prima di tutto tutela della salute pubblica.

3. Innalzamento del livello del mare e futuro del MOSE

Il MOSE rappresenta oggi uno strumento operativo di protezione, ma non può essere considerato una soluzione definitiva alla crisi climatica. È necessario aprire una nuova fase.

Occorre:

- avviare studi scientifici indipendenti sul futuro assetto di protezione della città e della laguna;
- promuovere concorsi internazionali di idee per soluzioni integrate e complementari al MOSE, valutando anche interventi innovativi come il sollevamento controllato del suolo mediante iniezione di acqua salata in falda, da studiare con rigore scientifico;
- affrontare il tema delle acque alte “medie” non intercettate dal MOSE perché inferiori all’attuale quota di salvaguardia, che provocano sommersioni frequenti delle murature e danni strutturali all’edificato.

Nel lungo periodo, va aperto un confronto pubblico e scientifico su scenari futuri oggi ritenuti tabù: dal rafforzamento delle chiusure alle bocche di porto fino a soluzioni più radicali di protezione perimetrale della città.

Il futuro di Venezia non può essere gestito solo in chiave emergenziale: serve una strategia di lungo periodo, trasparente e partecipata, che può prendere vita proprio solo attraverso un rinnovato e solerte impegno dell’Amministrazione Comunale

4. Laguna, biodiversità e patrimonio culturale

Gli impatti climatici non riguardano solo la città, ma:

- il sistema delle aree naturali protette (Natura 2000 , parchi ecc.) e la biodiversità;
- la qualità delle acque;
- il patrimonio culturale unico al mondo.

La tutela della laguna deve tornare ad essere prioritaria, integrando monitoraggio scientifico, qualità delle acque, gestione dei sedimenti e controllo delle pressioni antropiche. Il futuro inevitabile allungamento dei periodi di chiusura del MOSE (le chiusure nel corso del 2026 ammontano già a 30 – al 24 marzo – a fronte di 25-28 chiusure totali annuali operate dal 2023 al 2025) rende necessario affrontare il tema del sistema fognario della città storica in maniera organica. Va proseguito il collettamento delle aree marginali ad un impianto di depurazione centralizzato, ma le attività vanno inquadrare in un piano complessivo.

MITIGAZIONE: ridurre le emissioni nel territorio comunale

La resilienza non basta: bisogna ridurre le emissioni.

1. Trasporti

- **Avviare la transizione ecologica della navigazione lagunare, promuovendo la progressiva sostituzione dei motori privati più inquinanti** con motorizzazioni elettriche o a basse emissioni e accelerando il rinnovo ambientale delle flotte del trasporto pubblico marittimo, commerciale e turistico, affiancato ad un programma di installazione di stazioni pubbliche di ricarica.
- **Proseguire ed accelerare la transizione ecologica della mobilità urbana su strada** incentivando - oltre la sostituzione dei veicoli più inquinanti- la sharing-mobility, le biciclette e/o mezzi di micro-mobilità elettrici o a basse emissioni e le infrastrutture ciclabili e pedonali.
- **Marginalizzare il “traffico fossile” attraverso l’istituzione di LEZ** (low emission zone) **e ZEA** (zero emission area) **sia in laguna che in terraferma**: aree urbane delimitate all'interno delle quali l'accesso e la circolazione dei veicoli sono limitati o vietati in base al loro potenziale inquinante. Non sono solo limitazioni al traffico ma opportunità per ripensare lo spazio urbano a favore di mezzi pubblici, mobilità dolce e pedonalizzazione.
- **Sollecitare e sostenere gli investimenti dell’Autorità Portuale di Venezia sul cold ironing** delle banchine portuali e rafforzare la pianificazione e le connessioni con la rete ferroviaria e stradale per creare filiere di trasporto merci low carbon.
- **Promuove l'integrazione di impianti fotovoltaici nei porti** per supportare il fabbisogno energetico del cold ironing, assicurando che l'energia utilizzata sia effettivamente "verde" per permettere alle navi ormeggiate di spegnere i motori ausiliari, alimentandosi dalla rete elettrica terrestre anziché bruciare gasolio marino

2. Energia e industria

- **Favorire l'efficientamento degli impianti industriali e dell'aeroporto** e tutte le buone pratiche e i processi produttivi che vadano nella direzione di un aumento della circolarità nella nostra economia.
- **Facilitare e incentivare l'installazione di impianti fotovoltaici** su edifici pubblici e privati, anche nel centro storico, facendosi promotori di un dialogo costruttivo con la Soprintendenza.
- **Promuovere le comunità energetiche rinnovabili locali ed industriali** (associazioni tra aziende che autoproducono e condividono energia rinnovabile, in un'area definita, riducendo i costi in bolletta e azzerando le emissioni).
- **Accelerare la decarbonizzazione del patrimonio edilizio pubblico** attraverso un aggiornamento del regolamento edilizio comunale che preveda lo stop all'installazione di nuove caldaie a gas fossile in favore della loro sostituzione con pompe di calore, solare termico e teleriscaldamento.

3. Verde urbano

- Ampliare in modo strutturale le superfici alberate.
- **Integrare il verde nelle politiche urbanistiche** come infrastruttura strategica, non come elemento accessorio.
- **Aggiornare e attualizzare il regolamento comunale** per la tutela e la promozione del verde in città

GOVERNANCE: all'altezza della sfida

Venezia non può affrontare la crisi climatica con strumenti frammentati, né con una molteplicità di livelli decisionali non coordinati tra loro. La complessità del sistema lagunare e urbano richiede una governance forte, integrata e capace di assumere decisioni coerenti e tempestive, superando sovrapposizioni di competenze e logiche emergenziali.

Serve:

- **un coordinamento stabile ed efficace tra Comune, Regione e Stato**, che garantisca coerenza nelle politiche e continuità nelle scelte strategiche, evitando conflitti istituzionali e ritardi attuativi;
- **piena trasparenza e accessibilità delle informazioni**, in particolare nella gestione del MOSE e delle opere di salvaguardia, attraverso la pubblicazione sistematica di dati, costi, tempi e risultati;
- **coinvolgimento strutturato della comunità scientifica**, delle università e degli enti di ricerca, affinché le decisioni pubbliche siano fondate su evidenze aggiornate e su una valutazione continua degli impatti;
- **partecipazione attiva e informata dei cittadini e delle realtà sociali ed economiche**, riconoscendo il valore del contributo civico nei processi decisionali che riguardano il futuro della città e della laguna;
- **una capacità di pianificazione di lungo periodo**, che superi la logica degli interventi emergenziali e costruisca una visione condivisa di adattamento e trasformazione della città nel contesto della crisi climatica.

La crisi climatica non è un tema settoriale, né una tra le tante priorità: è la questione centrale che ridefinisce tutte le politiche pubbliche e che determinerà il futuro di Venezia, della sua laguna e della terraferma. Una crisi, quella climatica, che deve essere interpretata come opportunità di **trasformare una condizione di vulnerabilità in un'occasione di cambiamento e di innovazione per l'intero territorio veneziano**.





La mobilità sostenibile

La mobilità urbana e periurbana nel territorio di Venezia e del suo hinterland rappresenta una delle principali fonti di impatto ambientale, incidendo direttamente sulla qualità dell'aria, sulla salute pubblica e sul benessere socio-economico della popolazione residente, pendolare e turistica. Secondo il Rapporto annuale sulla qualità dell'aria redatto dall'Agenzia Regionale per la Prevenzione e Protezione Ambientale del Veneto (ARPAV) in collaborazione con l'Amministrazione comunale, nel 2024 persistono criticità significative, in particolare per i superamenti del valore limite giornaliero per il particolato PM10 e per l'ozono, pur in presenza di valori medi annuali sotto i limiti normativi. Questo significa che, nonostante i progressi osservati negli ultimi anni, esiste ancora una pressione ambientale importante legata alle attività antropiche, tra le quali il traffico veicolare e le emissioni da trasporto su acqua e aria che incidono ancora oggi in maniera determinante.

Dalle centraline di monitoraggio ARPAV emerge che nel 2024 l'indice sintetico di qualità dell'aria nella stazione di Rio Novo di Venezia ha classificato la qualità dell'aria accettabile nel 60,1% delle giornate, buona nel 19,4%, mediocre nell'8,5%, scadente nel 3,3% e pessima nell'1,9% dei giorni monitorati. La concentrazione media di PM2.5 è risultata pari a circa $17 \mu\text{g}/\text{m}^3$, inferiore al limite annuale consentito, ma con oscillazioni stagionali che possono incidere sulla salute delle persone più vulnerabili. Nel 2025, la concentrazione media di PM10 è stata pari a $26 \mu\text{g}/\text{m}^3$ con una riduzione di concentrazioni necessaria pari al 22%. Oltre agli inquinanti "classici", il fenomeno dell'ozono troposferico continua a mostrare superamenti frequenti dei valori raccomandati per la protezione della salute umana in alcune giornate estive nella provincia di Venezia, indicando la necessità di rafforzare ulteriormente le politiche di mitigazione delle emissioni precursori.

Contesto aeroportuale e impatti sulla mobilità e sulla qualità dell'aria

L'aeroporto internazionale Venezia Marco Polo rappresenta un elemento significativo nella dinamica delle emissioni territoriali, sia per quanto riguarda il traffico aereo sia per quello terrestre associato alle attività di accesso e interscambio. Le analisi ambientali predisposte nell'ambito del Progetto di Monitoraggio Ambientale del Masterplan aeroportuale evidenziano come l'infrastruttura monitori parametri quali SO_2 , PM10, PM2.5, NO_x , benzene e ozono tramite una centralina dedicata nell'area di Tessera, al fine di valutare l'impronta delle attività aeroportuali sulla qualità dell'aria circostante.

I dati preliminari delle medie mensili 2025 dalla stazione aeroportuale mostrano concentrazioni medie di PM10 variabili tra circa 20 e $42 \mu\text{g}/\text{m}^3$ nei mesi invernali e primaverili con odierni valori più elevati nei mesi freddi, e valori di PM2.5 compresi tra circa 10 e $21 \mu\text{g}/\text{m}^3$ a seconda della stagione. Questi livelli si inseriscono nel contesto di una qualità dell'aria che, pur sotto i limiti legali annuali, dimostra fluttuazioni potenzialmente correlabili alle dinamiche di traffico sia aereo sia stradale nell'area.

Inoltre, l'Aeroporto Marco Polo ha avviato un piano di sostenibilità ambientale che include obiettivi di azzeramento delle emissioni entro il 2030, con certificazioni internazionali e interventi su infrastrutture, intermodalità (connessione ferroviaria e vertiport), elettrificazione delle operazioni aeroportuali, uso di carburanti sostenibili e riduzione delle emissioni indirette tramite gestione efficiente dei sistemi aeroportuali.

La mobilità nel territorio veneziano – tra centro storico, laguna e terraferma – rappresenta una delle principali sfide ambientali e sociali per il futuro della città. Essa incide direttamente sulla qualità dell'aria, sulla salute pubblica, sulla vivibilità degli spazi urbani e sulla capacità del territorio di affrontare la crisi climatica.

Nonostante i miglioramenti registrati negli ultimi anni, persistono criticità legate agli inquinanti atmosferici, in particolare per il particolato (PM10 e PM2.5) e per l'ozono nei mesi estivi. A queste si aggiungono le emissioni climalteranti generate dal traffico su strada, dalla navigazione lagunare e dai flussi legati al sistema aeroportuale.

In un contesto fragile e complesso come quello veneziano, la mobilità non può essere affrontata con interventi settoriali: è necessario un approccio integrato, capace di ridurre le emissioni, migliorare la qualità della vita e garantire accessibilità ed equità per cittadini, pendolari e visitatori.

Per queste ragioni, la nuova Amministrazione comunale dovrà impegnarsi a:

Ridurre l'impatto ambientale della mobilità

- ridurre progressivamente il traffico veicolare privato più inquinante, sia in terraferma che nelle aree di accesso alla città storica;
- istituire e ampliare zone a basse emissioni (LEZ) e aree a emissioni zero (ZEA), integrate con politiche di mobilità urbana sostenibile;
- affrontare in modo strutturale il tema del moto ondoso, attraverso una regolazione del traffico acquico e la progressiva transizione verso motorizzazioni a basso impatto;

Accelerare la transizione ecologica del trasporto pubblico

- proseguire e accelerare l'elettrificazione del trasporto pubblico locale, sia su gomma che su acqua;
- rinnovare la flotta acquica con imbarcazioni a basse o zero emissioni, riducendo al contempo rumore e moto ondoso;
- investire nel miglioramento della qualità, frequenza e affidabilità del servizio, rendendolo una reale alternativa all'uso del mezzo privato;

Promuovere la mobilità dolce e attiva

- sviluppare in modo continuo e sicuro la rete ciclabile nella terraferma e nei collegamenti strategici;
- incentivare l'uso della bicicletta, delle e-bike e dei mezzi di micromobilità;
- rafforzare la pedonalità e la qualità dello spazio pubblico, riducendo la pressione del traffico;

Rafforzare l'intermodalità e l'accessibilità

- sviluppare nodi di interscambio efficienti tra trasporto pubblico, mobilità ciclabile e sistemi di sharing mobility;
- migliorare l'integrazione tra i diversi sistemi di trasporto, anche attraverso strumenti digitali e tariffari;
- garantire accessibilità diffusa e inclusiva, con particolare attenzione ai pendolari e alle aree periferiche.

Integrare mobilità e sistema aeroportuale

L'aeroporto Aeroporto Marco Polo rappresenta un nodo strategico per il territorio, ma anche una fonte rilevante di pressione ambientale diretta e indiretta.

È necessario:

- ridurre la quota di accessi allo scalo tramite auto privata, favorendo il trasporto pubblico e ferroviario;
- integrare lo sviluppo aeroportuale con gli obiettivi climatici e di qualità dell'aria del territorio;
- monitorare in modo trasparente gli impatti ambientali legati ai flussi aeroportuali.

Monitoraggio, salute e qualità dell'aria

Le politiche di mobilità devono essere strettamente integrate con la tutela della salute pubblica.

È quindi necessario:

- rafforzare il monitoraggio della qualità dell'aria, in collaborazione con gli enti competenti;
- ridurre il numero di giorni di superamento dei limiti degli inquinanti atmosferici;
- rendere pubblici e accessibili i dati ambientali, collegandoli alle politiche di mobilità adottate.

La transizione verso una mobilità sostenibile non rappresenta solo una necessità ambientale, ma un'opportunità per migliorare la qualità della vita, ridurre le disuguaglianze e rendere Venezia una città più accessibile, sana e vivibile.





Ecogiustizia, pace e comunità

La tutela dell'ambiente non è separabile dalla giustizia sociale. Ecologia, equità e pace sono dimensioni profondamente intrecciate: non può esistere una transizione ambientale efficace in un contesto segnato da disuguaglianze, precarietà economica e fragilità diffuse.

Quando le risorse non sono distribuite in modo equo, quando una parte della popolazione fatica ad accedere a servizi essenziali o vive in condizioni abitative inadeguate, anche la possibilità di compiere scelte sostenibili si riduce. La povertà sottrae strumenti, tempo e libertà di compiere scelte sostenibili e di pretendere indirizzi politici coerenti con la tutela dell'ambiente. Allo stesso tempo, sono proprio le persone più vulnerabili a subire maggiormente gli effetti dell'inquinamento dell'aria e dell'acqua, del degrado urbano, della carenza di spazi verdi, nonché delle condizioni lavorative insicure dal punto di vista ambientale e sanitario.

In questo quadro, la povertà energetica rappresenta una delle forme più evidenti di ingiustizia ambientale anche nel nostro territorio. Famiglie che vivono in abitazioni inefficienti, che faticano a sostenere i costi delle bollette o che non possono permettersi interventi di riqualificazione energetica sono più esposte sia al disagio economico sia agli effetti delle ondate di calore e delle gelate invernali. Contrastare la povertà energetica significa ridurre le disuguaglianze e, allo stesso tempo, abbattere le emissioni climalteranti.

Per questo, le politiche ambientali devono essere progettate e attuate in modo da generare benefici sociali diffusi, evitando che i costi della transizione ricadano proprio su chi è già in condizioni di maggiore fragilità. Ciò significa promuovere interventi di riqualificazione energetica accessibili, sostenere le fasce più vulnerabili nell'accesso alle comunità energetiche, garantire tariffe eque e servizi pubblici efficienti, investire nella qualità dell'abitare e degli spazi urbani.

Allo stesso tempo, è necessario rafforzare il legame tra lavoro e ambiente, sostenendo una transizione ecologica che crei occupazione di qualità, tuteli la salute dei lavoratori e valorizzi le competenze locali. Non può esserci giustizia ambientale senza giustizia sociale, così come non può esserci sviluppo sostenibile senza inclusione.

Per queste ragioni, la lotta alle disuguaglianze deve diventare parte integrante delle politiche climatiche e ambientali: solo una transizione giusta, capace di tenere insieme ambiente e diritti, potrà essere duratura, efficace e condivisa.

Cura del territorio e dignità dei quartieri

Una città giusta è prima di tutto una città curata. Il degrado non è solo un problema estetico: produce insicurezza, isolamento e fratture sociali, alimentando disuguaglianze tra territori e compromettendo la qualità della vita delle persone. La cura quotidiana degli spazi urbani è quindi una vera e propria politica pubblica, che incide sulla coesione sociale tanto quanto sulla sostenibilità ambientale.

È necessario rafforzare una gestione attenta e costante dei rifiuti, garantire pulizia e manutenzione delle aree urbane – in particolare attorno ai punti di conferimento – e assicurare controlli efficaci laddove si registrino comportamenti scorretti. Accanto ai controlli, serve un investimento continuo in educazione ambientale nelle scuole e negli spazi pubblici, per costruire una cultura diffusa della responsabilità, del rispetto dei beni comuni e della convivenza civile.

La riqualificazione degli spazi comuni deve diventare occasione di coinvolgimento diretto delle comunità di quartiere. Giardini, viali, aree di aggregazione e zone oggi degradate possono tornare a essere luoghi vivi e sicuri se accompagnati da percorsi di cittadinanza attiva e sostenuti dall'amministrazione con strumenti chiari, risorse adeguate e continuità nel tempo. In questo senso, è fondamentale promuovere forme di collaborazione tra pubblico e cittadini, valorizzando esperienze di cura condivisa e presidio sociale del territorio.

Una città giusta e curata è anche una città resiliente. La riqualificazione degli spazi verdi rappresenta uno dei principali strumenti per affrontare gli effetti della crisi climatica: più alberi, più suolo permeabile, più natura in città significano meno isole di calore, migliore qualità dell'aria e maggiore capacità di assorbire eventi meteorologici intensi.

Per questo è necessario integrare la cura del territorio con le politiche climatiche e urbanistiche, trasformando ogni intervento di manutenzione e riqualificazione in un'occasione per aumentare la qualità ambientale e sociale dei quartieri. **Restituire dignità ai quartieri significa restituire centralità alle persone che li abitano: una città che si prende cura dei suoi spazi è una città che si prende cura della propria comunità.**

Povertà energetica e diritto a una casa efficiente

Affrontare la crisi climatica in modo giusto significa partire dalle case in cui vivono le persone. La qualità dell'abitare è una questione ambientale, sociale e sanitaria: edifici inefficienti espongono le famiglie a consumi elevati, bollette insostenibili e condizioni di disagio abitativo. Una coibentazione adeguata, insieme a interventi di efficientamento energetico, migliora il comfort abitativo, riduce i consumi e contribuisce contemporaneamente alla diminuzione delle emissioni climalteranti e alla riduzione della spesa energetica delle famiglie.

Nel territorio comunale è necessario avviare un programma strutturale e continuativo di contrasto alla povertà energetica che assuma il **diritto a una casa efficiente** come elemento centrale delle politiche pubbliche e preveda:

- un piano straordinario di riqualificazione energetica del patrimonio di edilizia residenziale pubblica, estendendo gli interventi anche alle abitazioni private delle fasce a basso reddito, con strumenti dedicati e risorse certe;
- accesso semplificato agli incentivi e agli strumenti di sostegno riducendo gli ostacoli burocratici e garantendo accompagnamento tecnico e amministrativo alle famiglie, in particolare a quelle più fragili;
- promozione e supporto concreto di comunità energetiche rinnovabili solidali (CERS), che permettano di condividere i benefici della produzione di energia pulita, riducendo i costi e rafforzando i legami di comunità;
- interventi prioritari nei quartieri più esposti a vulnerabilità sociale e climatica, integrando le politiche energetiche con quelle abitative, sociali e urbane;
- programmi di informazione e supporto alle famiglie, per favorire comportamenti energetici consapevoli e l'accesso alle opportunità offerte dalla transizione ecologica.

Contrastare la povertà energetica significa agire contemporaneamente su equità sociale e sostenibilità ambientale: è una delle leve più efficaci per costruire una transizione ecologica giusta, capace di non lasciare indietro nessuno.

Giustizia ambientale e riconversione: il nodo di Porto Marghera

La bonifica di Porto Marghera deve diventare una priorità effettiva e definitiva. Quest'area ha rappresentato nei decenni un importante motore economico, generando lavoro e sviluppo ma che ha anche concentrato rischi ambientali e sanitari significativi, che continuano a pesare sulla salute della popolazione e sulla qualità dell'ambiente circostante.

Procedere con decisione nella bonifica significa restituire sicurezza, qualità ambientale e credibilità territoriale, creando le condizioni per una riconversione sostenibile dell'area, favorendo nuove iniziative imprenditoriali sostenibili ed innovative. **La transizione ecologica di Porto Marghera non può limitarsi alla riduzione dei rischi:** deve aprire opportunità concrete di riconversione economica e occupazionale, favorendo investimenti nella Green Economy e nella ricerca di filiere sostenibili, valorizzando e innovando le competenze dei lavoratori e del patrimonio industriale esistente: nuove prospettive economiche e di lavoro sostenibili, coerenti con la tutela della salute per tutta la comunità.

La transizione ecologica deve essere quindi anche **transizione occupazionale**, capace di generare nuovi posti di lavoro qualificati, sostenere le imprese che scelgono modelli produttivi sostenibili e offrire prospettive economiche coerenti con la tutela della salute e dell'ambiente. In questo senso, Porto Marghera può diventare un laboratorio di giustizia ambientale, dimostrando come rigenerazione, sostenibilità e sviluppo possano camminare insieme, a beneficio dell'intera comunità veneziana.

Partecipazione, pace e coesione

Ecogiustizia significa prevenire conflitti e rafforzare la coesione sociale. Le tensioni crescono quando le decisioni sono percepite come lontane, opache o imposte dall'alto. Per questo, ogni scelta che riguarda il territorio deve fondarsi su processi partecipativi reali e inclusivi, capaci di coinvolgere cittadini, associazioni, realtà sociali ed economiche fin dalle fasi iniziali facendo così della partecipazione una componente strutturale della governance locale e non un mero adempimento formale. Va sostenuto e valorizzato chi si prende cura dei beni comuni, come le associazioni ambientaliste, le reti civiche, le realtà del volontariato e dell'economia sociale che operano quotidianamente per la tutela dell'ambiente, la solidarietà e l'accoglienza. Investire nella loro capacità di azione significa rafforzare la qualità democratica la coesione sociale e la resilienza della comunità, prevenendo marginalità, degrado e conflitti.

La storia di Venezia è quella di una città che ha saputo farsi porta verso l'altro, luogo di intreccio di culture, crocevia di popoli e saperi, meticcio di civiltà. In un contesto globale sempre più frammentato, segnato da tensioni, disuguaglianze e nuove forme di conflitto, questa vocazione storica di Venezia ad essere città aperta e inclusiva la porta ad essere, naturalmente, laboratorio di pace e convivenza, di gestione della differenza e di risoluzione non bellica dei conflitti. Per queste ragioni Legambiente ritiene **strategica l'istituzione, da parte della nuova amministrazione, di un assessorato e di un centro per la pace**, con funzioni di coordinamento, promozione culturale e progettazione di iniziative locali e internazionali sui temi della convivenza, dei diritti e della cooperazione.

Rafforzare partecipazione, coesione e cultura della pace significa costruire le condizioni per una città più giusta, capace di affrontare le sfide ambientali e sociali senza lasciare indietro nessuno e senza alimentare nuove fratture.



Venezia, qualità dei luoghi e sicurezza sociale

La qualità di vita delle persone si misura, prima di tutto, dalla qualità dei luoghi che esse vivono e all'interno del quale agiscono e praticano le proprie relazioni.

Nella prospettiva di Legambiente, questione ambientale e questione sociale coesistono e sono reciprocamente intrecciate, anzi sono i due volti di una stessa realtà, quella della possibilità di una vita dignitosa per le donne e gli uomini, e della cura della comune casa – nelle sue diverse declinazioni (la terra, l'ambiente, il territorio, la città) – che tutte e tutti abitiamo.

La qualità dei luoghi chiama in causa in particolare tre diverse modalità di concepire la nostra città;

- **L'ambiente urbano e le infrastrutture verdi**

Venezia vive la peculiarità della laguna, che la connota e la caratterizza, ne costituisce non solo un elemento ambientale, ma un vero e proprio elemento urbano unico e irripetibile, da tutelare e conservare, attraverso una cura costante con finanziamenti certi e continui nel tempo. Una particolare attenzione dovrà essere posta alle porte del sistema lagunare con la terraferma, rivalutando ad esempio nella parte settentrionale i "passi", come quello di Campalto. La terraferma è costituita senza dubbio da un tessuto urbanistico molte volte cresciuto in maniera disordinata, ma altresì, a partire dagli anni '90, dalla progressiva realizzazione del bosco di Mestre, che oggi occupa ca. 300 ettari, ma che nelle intenzioni originarie doveva arrivare a ca. 1.200. E' necessario aggiornare quelle previsioni e ritornare alla coerenza originaria del progetto, perché laguna e bosco costituiscano la cintura blu e la cintura verde che unifica la città e la amalgama.

- **Rigenerazione urbana**

Le politiche di rigenerazione urbana costituiscono da molti anni una costante degli interventi urbanistici, per la riqualificazione delle diverse aree della città e la riqualificazione energetica degli edifici, al fine anche di ridurre le emissioni. Vanno costruite politiche urbanistiche in grado di incentivare tali interventi di rigenerazione dell'edificato, con una scelta netta sulla cessazione del consumo di suolo e dell'impermeabilizzazione dei terreni. Vanno altresì incentivate, nelle aree centrali della città, la creazione e l'ampliamento di aree verdi, la cui presenza è strategica – in quest'epoca di cambiamenti climatici – anche per abbattere l'inquinamento e il calore estivo. Vanno inoltre creati corridoi ecologici in grado di connettere i parchi urbani con il bosco di Mestre e la laguna di Venezia, per favorire flora, faune e effetti ecosistemici.

- **Sicurezza sociale**

La questione della sicurezza sociale costituisce uno dei grandi temi delle moderne città, in tutta Italia. Essa non può che essere approcciata secondo molteplici dimensioni, l'una integrante l'altra. In particolare, prevenzione e ordine pubblico costituiscono le principali tra queste dimensioni. Entrambe rappresentano altrettante forme di presidio del territorio. La prima, la prevenzione, esige prima di tutto un investimento sulle politiche sociali, attivando servizi di bassa e bassissima soglia e tornando a formare operatori di strada e animatori, nonché sulla collaborazione tra servizi comunali e di altre realtà, come l'ULSS nel caso delle dipendenze.

Centrale è, in questa prospettiva, la capacità di saldare l'iniziativa istituzionale con la rete delle realtà associative e di quartiere che da molti anni contraddistinguono i nostri quartieri, anche nelle zone più critiche, come il gruppo di lavoro di via Piave.

L'ordine pubblico costituisce un altro grande ambito di intervento, necessario perché agisce sul lato della repressione, quando si palesano situazioni di criminalità. Da un lato va ricostruita una capillare presenza della Polizia locale su tutti i territori e le municipalità, collocando gli agenti nelle sezioni locali, che sono state pesantemente sguarnite negli ultimi tempi, a vantaggio del presidio solo in alcune zone centrali. Va ripristinata la figura del vigile di quartiere e di prossimità, assicurando un presidio capillare e continuato.

Fondamentale deve essere il coinvolgimento delle diverse forze che sono istituzionalmente preposte alla gestione dell'ordine pubblico, come Polizia di Stato, Carabinieri, Guardia di Finanza, la stessa Polizia Locale, il cui coordinamento spetta al Prefetto, ma che deve trovare con l'amministrazione comunale forme stabili di collaborazione.





Focus: Venezia e le bonifiche di Porto Marghera

Il Sito di Interesse Nazionale di Venezia (SIN) – Porto Marghera è riconosciuto dal 1998 come una delle aree più compromesse a livello ambientale in Italia, a seguito di decenni di attività industriali pesanti. Le contaminazioni interessano suoli, falde acquifere e sedimenti lagunari, con presenza storica di metalli pesanti, idrocarburi, composti clorurati e altre sostanze pericolose.

La governance delle bonifiche è articolata e multilivello: la responsabilità generale è in capo al Ministero dell'Ambiente (oggi MASE), con il coinvolgimento operativo della **Regione Veneto**, di **ARPAV**, del **Comune di Venezia** e della **Città metropolitana** (già Provincia).

Negli ultimi anni, associazioni ambientaliste e comitati civici hanno più volte denunciato la **lentezza estrema degli interventi di bonifica**, soprattutto se rapportata all'estensione e alla gravità della contaminazione. Secondo dati frequentemente citati nel dibattito pubblico:

- risulterebbe bonificato circa il **21% delle aree a terra**;
- la **bonifica della falda** sarebbe prossima allo 0,1%.

Queste percentuali restituiscono un quadro di **forte ritardo strutturale**, legato a complessità tecniche, costi elevatissimi, frammentazione delle responsabilità ed iter autorizzativi lunghi.

Il Comune di Venezia opera attraverso un settore dedicato alle **Bonifiche e Valutazioni Ambientali**, con funzioni prevalentemente amministrative e di coordinamento, tra cui:

- programmazione e autorizzazione delle procedure tecniche (piani di caratterizzazione, analisi di rischio sito-specifiche);
- partecipazione e coordinamento nelle Conferenze dei Servizi con Regione e Stato;
- gestione dei rapporti tecnici con il gestore dei servizi ambientali **Veritas**;
- attività trasversali su valutazioni ambientali (qualità dell'aria, clima, biodiversità).

Nel corso dell'ultimo anno e mezzo **non sono stati annunciati nuovi cantieri di bonifica di grande scala all'interno del SIN**, anche perché gli interventi strutturali sui siti SIN restano di competenza prevalentemente statale e regionale. Le attività comunali si sono concentrate soprattutto su riqualificazioni urbane, pulizie superficiali o messe in sicurezza che **non equivalgono a bonifiche certificate** ai sensi della normativa sui SIN, le quali richiedono iter tecnici e validazioni ministeriali molto più stringenti.

Nell'ultimo biennio Comune, Regione e Città metropolitana hanno lavorato soprattutto sul piano procedurale e pianificatorio, con Conferenze dei Servizi dedicate all'approvazione di piani di caratterizzazione e alla predisposizione di futuri progetti di bonifica. Tuttavia, questo lavoro amministrativo non sempre si è tradotto in cantieri operativi concreti, alimentando la percezione di uno scarto tra pianificazione e interventi reali sul territorio.

Accanto al tema delle bonifiche, cresce l'attenzione sugli **impatti sanitari**. L'area di Porto Marghera rientra tra i SIN inclusi nel **Piano One Health Citizen Science del Ministero della Salute**, che prevede attività di biomonitoraggio integrato ambiente-salute. Questo Piano prevede attività nell'arco di 4 anni, dal 2023 alla fine del 2026. È previsto uno studio specifico su un campione di circa 180 residenti, basato su analisi di campioni ematici. I prelievi risultano effettuati nel marzo 2025; al momento, però, non sono ancora disponibili risultati pubblici, né comunicazioni ufficiali sugli esiti preliminari. Parallelamente, sono stati avviati o proseguono progetti di **biomonitoraggio ambientale e citizen science**, finalizzati a valutare esposizione e impatti sulla salute delle popolazioni che vivono in prossimità del polo industriale.

In questo contesto si inseriscono anche **segnalazioni dal territorio**, come quella – riportata sulla stampa locale – di una pediatra che avrebbe osservato una maggiore incidenza di patologie respiratorie tra i bambini della comunità bengalese residente nell'area di Porto Marghera. Si tratta di elementi importanti sul piano sociale e sanitario, ma che **non risultano ancora supportati da studi epidemiologici ufficiali pubblicati**. Pur non essendo direttamente collegata alle bonifiche, è rilevante richiamare anche la vicenda delle contestazioni ambientali relative alla proposta di un inceneritore di fanghi a Marghera, progetto che è stato bocciato in Conferenza dei Servizi nel giugno 2025, in ragione delle criticità ambientali emerse e della sua incoerenza con gli obiettivi di tutela ambientale.

La situazione delle bonifiche nel SIN di Venezia – Porto Marghera resta complessivamente critica: i progressi sono lenti, frammentati e in larga parte concentrati su aspetti amministrativi e di pianificazione, più che su interventi massivi e risolutivi sul terreno. Le limitazioni di risorse, la complessità burocratica e la governance multilivello continuano a rappresentare i principali colli di bottiglia, mentre cresce l'attenzione pubblica sugli impatti sanitari e sulla trasparenza dei dati.

Emergono quindi i seguenti punti critici:

1. Scarto tra pianificazione e interventi reali

A oltre venticinque anni dall'istituzione del SIN di Venezia – Porto Marghera, il processo di bonifica appare ancora fortemente sbilanciato verso attività amministrative, studi preliminari e iter autorizzativi, a fronte di un numero limitato di cantieri di bonifica effettivamente conclusi. Questo scarto rischia di trasformare la pianificazione in una fase permanente, senza risultati ambientali tangibili.

2. Insufficiente bonifica della falda e rischio sanitario persistente

Il dato estremamente basso relativo alla bonifica della falda rappresenta una criticità strutturale, in quanto la contaminazione delle acque sotterranee costituisce una fonte di esposizione cronica per ecosistemi e popolazione. In assenza di interventi strutturali sulla falda, anche le bonifiche superficiali risultano parziali e non risolutive.

3. Trasparenza limitata su salute e monitoraggi

Nonostante l'avvio di progetti di biomonitoraggio e citizen science, i risultati non sono ancora pienamente accessibili o comunicati in modo chiaro e tempestivo alla cittadinanza. Ciò alimenta sfiducia e preoccupazione, soprattutto in presenza di segnalazioni sanitarie provenienti dal territorio, in particolare per le fasce più vulnerabili della popolazione.

4. Disuguaglianze ambientali e sociali

Le segnalazioni relative a possibili maggiori impatti sanitari su comunità residenti storicamente nell'area industriale (come quella bengalese) evidenziano un potenziale problema di giustizia ambientale, che richiede attenzione specifica e strumenti di analisi dedicati.

Richieste politiche esplicite

1. Accelerazione vincolante delle bonifiche nel SIN

Si chiede al Ministero dell'Ambiente e alla Regione Veneto di definire un cronoprogramma pubblico e vincolante per le bonifiche del SIN di Venezia – Porto Marghera, con obiettivi misurabili, scadenze certe e responsabilità chiaramente attribuite.

2. Risorse dedicate e certe

È necessaria l'assegnazione di finanziamenti strutturali pluriennali, specificamente vincolati alla bonifica dei suoli e, in via prioritaria, della falda, superando la logica dei finanziamenti frammentati o episodici.

3. Priorità alla bonifica della falda

Si richiede che la bonifica delle acque sotterranee venga riconosciuta come intervento strategico prioritario, con tecnologie adeguate e monitoraggi continui, evitando che resti il “punto cieco” del processo di risanamento.

4. Trasparenza e accesso ai dati

Si chiede la pubblicazione sistematica e in formato accessibile di: o avanzamento delle bonifiche; o risultati dei piani di caratterizzazione e delle analisi di rischio; o dati ambientali e sanitari derivanti dai programmi di biomonitoraggio, inclusi quelli del Piano One Health Citizen Science del Ministero della Salute.

5. Tutela della salute e studi epidemiologici mirati

È richiesta l'attivazione o il rafforzamento di studi epidemiologici indipendenti, con particolare attenzione alle popolazioni residenti in prossimità del polo industriale e alle comunità più esposte, inclusi bambini e gruppi socialmente vulnerabili.

6. Rafforzamento del ruolo degli enti locali

Si chiede di potenziare il ruolo del Comune di Venezia e degli enti locali nelle decisioni strategiche sul SIN, garantendo maggiore capacità di indirizzo, controllo e interlocuzione con lo Stato.

7. Coinvolgimento strutturato della cittadinanza

Le esperienze di citizen science e partecipazione devono essere rese strutturali e continuative, con riconoscimento formale nei processi decisionali, affinché il coinvolgimento dei cittadini non resti solo consultivo ma incida sulle priorità di intervento.



LEGAMBIENTE

NOI POS SIA MO



INSIEME, PER UN MONDO PIÙ SANO, GIUSTO, VIVIBILE.

Nessuno può salvare il pianeta da solo, ma uniti possiamo fare tanto.
Possiamo fermare la crisi climatica, velocizzare la transizione ecologica,
costruire la pace e combattere l'ecomafia.
Ogni giorno, senza paura, fino a cambiare davvero le cose.

Unisciti a noi

Contattaci: venezia@legambienteveneto.it



LEGAMBIENTE
VENEZIA

LEGAMBIENTE VENEZIA
venezia@legambienteveneto.it