



RISORSE DIDATTICHE.



[RG] By ... 0000-0001-5086-7401 & [Inkd.in/erZ48tm](https://www.inkd.in/erZ48tm)



.....



.....

RISORSE DIDATTICHE



TARGET e STRUMENTI DI ATTUAZIONE

11.1 Entro il 2030, garantire a tutti l'accesso ad un alloggio e a servizi di base adeguati, sicuri e convenienti e l'ammodernamento dei quartieri poveri

11.2 Entro il 2030, fornire l'accesso a sistemi di trasporto sicuri, sostenibili, e convenienti per tutti, migliorare la sicurezza stradale, in particolare ampliando i mezzi pubblici, con particolare attenzione alle esigenze di chi è in situazioni vulnerabili, alle donne, ai bambini, alle persone con disabilità e agli anziani

11.3 Entro il 2030, aumentare l'urbanizzazione inclusiva e sostenibile e la capacità di pianificazione e gestione partecipata e integrata dell'insediamento umano in tutti i paesi

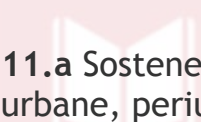
11.4 Rafforzare gli impegni per proteggere e salvaguardare il patrimonio culturale e naturale del mondo

11.5 Entro il 2030, ridurre in modo significativo il numero di morti e il numero di persone colpite da calamità, compresi i disastri provocati dall'acqua, e ridurre sostanzialmente le perdite economiche dirette rispetto al prodotto interno lordo globale, con una particolare attenzione alla protezione dei poveri e delle persone in situazioni di vulnerabilità

11.6 Entro il 2030, ridurre l'impatto ambientale negativo pro capite delle città, in particolare riguardo alla qualità dell'aria e alla gestione dei rifiuti

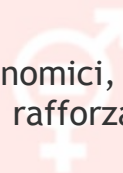
11.7 Entro il 2030, fornire l'accesso universale a spazi verdi pubblici sicuri, inclusivi e accessibili, in particolare per le donne e i bambini, gli anziani e le persone con disabilità

4 ISTRUZIONE DI QUALITÀ



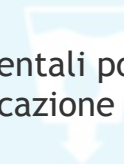
11.a Sostenere rapporti economici, sociali e ambientali positivi tra le zone urbane, periurbane e rurali, rafforzando la pianificazione dello sviluppo nazionale e regionale

5 PARITÀ DI GENERE



11.b Entro il 2020, aumentare notevolmente il numero di città e di insediamenti umani che adottino e attuino politiche e piani integrati verso l'inclusione, l'efficienza delle risorse, la mitigazione e l'adattamento ai cambiamenti climatici, la resilienza ai disastri, lo sviluppo e l'implementazione, in linea con il "Quadro di Sendai per la Riduzione del Rischio di Disastri 2015-2030", la gestione complessiva del rischio di catastrofe a tutti i livelli

6 ACQUA PULITA E SERVIZI IGIENICO-SANITARI



11.c Sostenere i paesi meno sviluppati, anche attraverso l'assistenza tecnica e finanziaria, nella costruzione di edifici sostenibili e resilienti che utilizzino materiali locali



Rapporto 2024 Goal 11 "Città e comunità sostenibili"

Città italiane tra rischio idrogeologico e abusivismo, ma cala la povertà urbana

Rapporto ASviS 2024: progressi limitati sul Goal 11, il Paese resta sotto la media Ue. Attivare il Cipu, rilanciare la Strategia nazionale aree interne e attuare la direttiva prestazione energetica degli edifici, tra le proposte.

[Scopri di più sulla campagna](#)

[Un Goal al giorno](#)



Oggi oltre la metà della popolazione mondiale vive nelle aree urbane, ma più di un quarto di queste persone alloggia in baraccopoli. È quanto osserva il [Rapporto ASviS 2024](#) in relazione al [Goal 11 "Città e comunità sostenibili"](#). Sebbene i livelli d'inquinamento dell'aria siano

diminuiti in molte regioni del mondo, **continuano a superare** in modo significativo i **limiti** raccomandati dall'Organizzazione mondiale della sanità, che stima circa **4,2 milioni di morti premature ogni anno** a causa dell'esposizione all'inquinamento. Non è un caso che il tema degli alloggi inaccessibili, l'aumento del costo della vita, i cambiamenti climatici e l'inquinamento siano stati gli argomenti portanti del dodicesimo [World urban forum](#) che si è concluso l'8 novembre in Egitto.

Goal 11 "Città e comunità sostenibili" - Un Goal al G...



In Italia i [progressi relativi al Goal 11 sono stati limitati](#). L'indice composito ha mostrato tra il 2010 e il 2022 una **stabilità** complessiva, influenzata da alcuni miglioramenti, come la **diminuzione della percentuale di famiglie che segnalano difficoltà di accesso ai servizi essenziali** (-2,3 punti percentuali) e una **riduzione dei feriti negli incidenti stradali** (-13 punti percentuali per 10mila abitanti). Tuttavia, questi passi avanti sono stati in parte compensati da un **calo nell'uso dei mezzi pubblici** (-1,8 punti percentuali) e dell'**offerta di posti nel trasporto pubblico locale** (-3,4%), oltre che dall'**aumento dell'abusivismo edilizio** (+2,9 punti percentuali).

Ai ritmi attuali, l'Italia **non riuscirà a raggiungere nessuno dei quattro obiettivi quantitativi** del Goal 11 entro il 2030. Nonostante alcuni miglioramenti, il nostro Paese difficilmente dimezzerà il **numero di feriti per incidenti stradali** rispetto al 2019 (Target 11.2) o aumenterà del 20% rispetto al 2010 la **capacità del trasporto pubblico locale**. A rischio anche la riduzione della **popolazione esposta al rischio di alluvioni a meno del 9%** (Target 11.5) e il **limite di tre giorni all'anno di superamento del PM10** (Target 11.6).

La **mobilità attiva**, come l'uso della bicicletta, gli spostamenti a piedi o la micro-mobilità, rimane su **livelli bassi da oltre 20 anni** (intorno al 3-4%), con un trend in peggioramento. Nel 2023 **diciotto città italiane su 98 hanno superato sistematicamente i limiti giornalieri di PM10**, con Frosinone in testa (70 giorni di sfioramento), seguita da Torino (66), Treviso (63), Mantova, Padova e Venezia (62). Alla luce dei nuovi target europei al 2030, il 69% delle città italiane sarebbe "fuorilegge" per il PM10, l'84% per il PM2.5 e il 50% per l'NO2.





[Sul fronte legislativo, il Rapporto ASviS sollecita](#) una **revisione della legge sull'autonomia differenziata**, che rischia di accentuare le disuguaglianze territoriali, con seri rischi per la **sostenibilità dei conti pubblici** e per il coordinamento delle politiche per il raggiungimento degli **Obiettivi di sviluppo sostenibile dell'Agenda 2030**.

La **Legge n. 56 del 2024** ha rifinanziato, attraverso altri fondi, misure per piccole e medie opere, rigenerazioni urbana e piani urbani integrati precedentemente eliminate con la riprogrammazione del Piano nazionale di ripresa e resilienza (11,8 miliardi di euro). Procedono, inoltre, l'attuazione del **Programma innovativo per la qualità dell'abitare** (Pinqa) e del programma **"Sicuro, verde e sociale"** per l'edilizia residenziale pubblica.

Nell'ambito della **mobilità sostenibile** (*mobility as a service*, mobilità ciclabile, trasporto rapido di massa, infrastrutture per la ricarica elettrica, rinnovo parco bus e treni regionali), sono state avviate importanti iniziative, ma non sufficienti a realizzare la decarbonizzazione dei trasporti urbani.

È stato rifinanziato il programma **"Potenziamento servizi e infrastrutture di comunità"**, ed è in corso di attuazione la misura **Green communities**. Il **Fondo per il disagio abitativo**, previsto nella Legge di bilancio 2024, risulta insufficiente, e non c'è un flusso poliennale certo di risorse sulla questione abitativa. Rilevante è infine l'approvazione del **Regolamento europeo sul ripristino della natura**, che include

anche gli ecosistemi urbani e impone di evitare la perdita di aree verdi nelle città.

Tra il 2010 e il 2023 il Goal 11 resta stabile:

più famiglie riescono ad accedere ai servizi essenziali

e ci sono meno feriti da incidenti stradali,

ma cala l'uso dei mezzi pubblici e cresce l'abusivismo.

PROPOSTE

Attivare il “nuovo” Comitato interministeriale per le politiche urbane (Cipu),

per garantire il coordinamento delle politiche delle città a livello nazionale.

Attuare il Regolamento europeo sul ripristino della natura

elaborando entro il 2026 il Piano nazionale di ripristino attraverso un percorso partecipato che coinvolga comuni e società civile.

Attuare la direttiva sulla prestazione energetica degli edifici (Epbid),

in modo da trasformare a emissioni zero tutto il parco immobiliare entro il 2050, predisponendo entro marzo-aprile 2025 una proposta di Piano nazionale.

Rilanciare l'Agenda urbana nazionale per la mobilità sostenibile e puntare sulla mobilità sostenibile

in modo integrato.

Rilanciare la Strategia nazionale per le aree interne

attraverso il varo del piano strategico.

Promuovere una riforma organica del governo del territorio

e una legge coerente sulla rigenerazione urbana.

Rafforzare la prevenzione del rischio idrogeologico,

triplicando la capacità di spesa attuale (circa 300 milioni di euro) e adeguando i Piani per l'assetto idrogeologico alle nuove mappe di rischio alluvioni.

Potenziare la partecipazione della cittadinanza alla definizione e valutazione delle politiche,

E IN EUROPA?

Tra il 2010 e il 2022 [l'indice composito europeo del Goal 11](#) è rimasto sostanzialmente **stabile**, con lievi miglioramenti fino al 2019 annullati dagli effetti della pandemia. Nel 2022 l'indice è solo **3,1 punti** sopra il valore iniziale del 2010. Questa stabilità riflette gli andamenti discordanti degli indicatori: se da un lato sono **diminuiti i morti per incidenti stradali** (da 6,7 a 4,6 ogni 100mila abitanti), dall'altro è **aumentato l'uso dei trasporti privati**, che ha raggiunto l'86,3% del trasporto passeggeri nel 2021 rispetto all'83% del 2010.

Sono **in calo le disuguaglianze tra i Paesi**: si tratta di una delle riduzioni più ampie tra tutti i Goal considerati. L'**Italia** mantiene per l'intero periodo osservato una **posizione inferiore alla media europea**.

Nonostante i progressi, l'Europa sembra **lontana dall'obiettivo quantitativo di dimezzare entro il 2030 il numero di vittime per incidenti stradali rispetto al 2019** (Target 3.6).

Con gli [Orientamenti politici europei per il 2024-2029](#), la Commissione europea si è impegnata a **mappare i rischi e le esigenze per infrastrutture, energia, acqua, cibo e territorio** nelle città e aree rurali. È prevista, inoltre, l'adozione di una **Strategia europea per la resilienza idrica**.

*