

Città e comunità sostenibili. Intervista a Walter Vitali sul SDG

11

di Enrico Cerrini

Walter Vitali è coordinatore del Gruppo di lavoro relativo al goal 11 dell'Agenda 2030 per lo sviluppo sostenibile per ASviS - Alleanza Italiana per lo Sviluppo Sostenibile ed è stato, dal 2014 al 2021, Direttore esecutivo di Urban@it - Centro nazionale di studi per le politiche urbane, un'associazione composta da 16 Università italiane e dalla Società Italiana degli urbanisti (SIU) e Sindaco di Bologna dal 1993 al 1999.

Questa intervista a Walter Vitali si inserisce in un ciclo di approfondimento sull'Agenda 2030 per lo sviluppo sostenibile e i relativi 17 Obiettivi di sviluppo sostenibile (Sustainable Development Goals - SDGs) articolati in 169 Target e sul loro grado di attuazione in Italia. Sono già disponibili a questi link l'intervista a Enrico Rolle sul SDG 6 - Acqua e sostenibilità, l'intervista a Toni Federico sul SDG 7 - Lo sviluppo sostenibile dell'energia, l'intervista a Luciano Monti sul SDG 8 - Incentivare una crescita economica, duratura, inclusiva e sostenibile, un'occupazione piena e produttiva ed un lavoro dignitoso per tutti e l'intervista a Stefano Furlan sul SDG 9 - Costruire una infrastruttura resiliente e promuovere l'innovazione ed una industrializzazione equa, responsabile e sostenibile.

L'indicatore aggregato che misura l'andamento del goal 11 appare in miglioramento nel mondo e in Europa, ma a livello italiano appare incerto. L'indicatore è costruito da variabili come l'indice di abusivismo edilizio, le persone che vivono in abitazioni sovraffollate, l'incidenza delle aree verdi e il numero di giorni in cui viene superato il valore limite per le polveri sottili (PM10). Quali sono le variabili più importanti, secondo lei?

Walter Vitali: A differenza di altri obiettivi di sviluppo sostenibile, non ritengo possibile stabilire una gerarchia degli indicatori tematici che formano l'indice composto del goal 11, perché suddiviso in target molto diversi. Difatti, parlare di città significa affrontare temi e questioni profondamente variegate, come le abitazioni, i trasporti, le catastrofi e le calamità, la qualità dell'aria, il verde urbano, etc. L'analisi dell'indice composto, per quanto importante, ci fornisce solo una visione parziale dell'andamento del goal 11, per cui è opportuno analizzare i singoli indicatori tematici. L'andamento dei singoli target quantitativi è illustrato non nel Rapporto ASviS generale L'Italia e gli obiettivi di sviluppo sostenibile, ma nel Rapporto I Territori e gli obiettivi di sviluppo sostenibile. A pag. 28 sono evidenziati gli andamenti dei due indicatori di riferimento che quantificano il livello di raggiungimento dei target 11.2 e 11.6 rispetto agli obiettivi stabiliti dal governo nazionale. Il target 11.2 corrisponde all'obiettivo «Entro il 2030 aumentare la quota di posti-km offerti dal trasporto pubblico locale del 26% rispetto al 2004». L'Italia avrebbe dovuto aumentare tale quota dell'1% annuo per raggiungere l'obiettivo finale al 2030, ma l'ultimo valore disponibile è pari a 4.553 posti-km per abitante, in diminuzione rispetto al 2004. L'Italia si allontana quindi dall'obiettivo e amplia il suo gap con il sistema di trasporto urbano vigente nei maggiori partner europei, contraddistinti da livelli di efficienza decisamente migliori. Il target 11.6 corrisponde all'obiettivo «Entro il 2030 raggiungere quota 3 giorni di superamenti del valore limite giornaliero previsto per il PM10 nei comuni capoluogo di provincia». I dati ci riferiscono che nel 2018 sono stati rilevati mediamente 31,4 giorni in cui si è superata la soglia limite per il PM10. Anche in questo caso, l'Italia si allontana dagli obiettivi prefissati. Il goal appare irraggiungibile e conferma come l'Italia non si trovi su un sentiero di sviluppo sostenibile rispetto a due target collegati tra loro, visto che il traffico

privato contribuisce ad abbassare la qualità dell'aria. Nello specifico, il rapporto territori chiarisce come alcune città soffrano più di altre. In generale, l'Italia appare composta da aree urbane che non si trovano su un sentiero di sviluppo sostenibile, per cui non sarà possibile raggiungere gli obiettivi prefissati.

La crescita mondiale dell'indicatore aggregato è trainata dalla diminuzione della popolazione che vive nelle baraccopoli. Al tempo stesso, la situazione delle megalopoli rimane drammatica, visto che l'aria che vi si respira non è conforme ai requisiti OMS e l'emergenza sanitaria ha insistito particolarmente su chi vive in aree densamente abitate e in condizioni igienico-sanitarie inadeguate. Le baraccopoli rappresentano quindi un vettore di trasmissione del virus Covid-19. Secondo lei, cosa ci riserva il futuro? Com'è possibile risolvere i problemi accentuati dalla pandemia?

Walter Vitali: Le tendenze di urbanizzazione a livello globale appaiono estremamente diverse da quelle nazionali ed europee. La pandemia aggiunge confusione perché modifica le dinamiche e diversifica ulteriormente gli andamenti globali. A livello mondiale, si sono affermate megalopoli che ospitano tra i 10 e i 20 milioni di abitanti, mentre in Europa solo Parigi e Londra raggiungono dimensioni comparabili. Le megalopoli sono invece del tutto assenti in Italia e nei Paesi mediterranei europei. In particolare, il belpaese si presenta differente dai principali partner europei per diffusione e dispersione dell'urbanizzazione. Per molti anni, la penisola ha tratto benefici dal policentrismo urbano, contraddistinto dal modello del "Paese delle cento città". Questo modello si è indebolito a partire dagli anni Settanta e Ottanta del Novecento, lasciando spazio al fenomeno che gli esperti chiamano "suburbanizzazione", per cui gran parte della popolazione si è spostata dai grandi centri urbani ai comuni limitrofi. Ciò ha creato le attuali patologie del sistema urbanistico italiano, come l'esistenza di grandi regioni urbane, la cui principale è indubbiamente la pianura Padana. Se osserviamo la mappa notturna del territorio nazionale, si nota infatti l'esistenza di un'unica città estesa in tutto il piano padano. Sfortunatamente, la sostenibilità necessita uno sviluppo urbano compatto, in grado di organizzare meglio i servizi. Le città compatte rappresentano il modello di urbanizzazione futura, come ribadito dalle principali reti globali. Alcune città appartenenti a tutti i continenti si sono unite per stabilire obiettivi ambiziosi, come anticipare la neutralità climatica di un paio di decenni. I network più importanti sono il C-40[1] e la Carbon Neutral Cities Alliance[2]. Tali associazioni prevedono l'utilizzo delle compact city, perché ritengono la dispersione urbana insostenibile, dato che aumenta il consumo di suolo e amplia l'assetto urbano con conseguenze su trasporti ed emissioni. Secondo tali network, la popolazione non dovrebbe concentrarsi solo nelle città, per cui le amministrazioni dovrebbero lavorare per riqualificare tutte le attività che producono reddito e favoriscono lo sviluppo delle campagne, come l'agricoltura. Decentralizzare parte delle attività significa combattere quei fattori che inducono la popolazione a concentrarsi nelle città. Nei Paesi in via di sviluppo, questo significa modellare città compatte evitando di creare altre megalopoli insostenibili dove proliferano gli slum, i quali rappresentano la principale differenza con l'urbanizzazione nel mondo sviluppato. Le metropoli europee devono invece impegnarsi per indicare la strada che porta alla sostenibilità, trasformandosi in incubatori di idee. Ad esempio, la sindaca di Parigi Anne Hidalgo ha proposto l'idea di una città compatta riarticolata al suo interno, che sappia rompere le gerarchie tra poveri e ricchi, oltre che tra quartieri dove si vive e altri dove si lavora. Ciò comporterebbe una rivoluzione urbanistica che permetterebbe di formare una città compatta sostenibile. Tale idea impone la rinaturalizzazione del patrimonio urbanistico esistente. La città compatta deve evitare di edificare fuori dai centri urbani, in modo da non incrementare il consumo di suolo, specialmente in un momento in cui la popolazione è in diminuzione. Anne Hidalgo ha descritto il futuro di Parigi come la città del quarto d'ora, dove tutti i servizi pubblici essenziali possono essere raggiunti da tutti i cittadini, nessuno escluso, in quindici minuti a piedi, in bici o con i mezzi pubblici. La pandemia ha infine aumentato le sfide perché è chiaramente più facile essere

contagiato in città rispetto alla campagna. Ciò può favorire un effetto di fuga dalle città, ma si deve ricordare che può andarsene solo chi può permetterselo, ovvero chi ha casa altrove o svolge un'attività realizzabile in smart working. Di conseguenza, la città resta popolata solo dagli individui più fragili socialmente ed economicamente. Infine, questo problema può essere affrontato da un altro punto di vista, ovvero creando alleanze tra poli urbani che devono diventare sostenibili e aree interne che non possono essere abbandonate a se stesse. Ritengo che i due temi rappresentino due facce della stessa medaglia, per cui sono necessarie politiche pubbliche in grado di leggere insieme questi aspetti e risolverli senza contrapporli.

Secondo il rapporto ASviS 2020, l'indicatore europeo è migliorato grazie a fattori come l'aumento dei rifiuti riciclati, nonché la diminuzione dell'esposizione dei cittadini alle polveri sottili, del numero di morti in incidenti stradali e del disagio abitativo. Sono migliorati quindi alcuni dati socio-ambientali, anche grazie all'innovazione tecnologica. Recentemente, si è rilevato un peggioramento dell'indicatore, trascinato dall'incremento delle persone che vivono in abitazioni soggette a rumori esterni. Quali di questi risultati sono ascrivibili al lavoro della Commissione europea?

Walter Vitali: Ritengo difficile misurare l'incidenza dell'azione dell'Unione Europea, ma si deve riconoscere come la Commissione di Ursula von der Leyen abbia dato un forte impulso politico. L'annuncio del green deal europeo ha infatti lanciato, prima ancora della pandemia, una spinta alla decarbonizzazione e alla contestuale lotta al cambiamento climatico. Finalmente questi temi sono stati riconosciuti per la loro rilevanza sia ambientale che sociale. In precedenza, le politiche europee hanno avuto un andamento altalenante. In particolare, l'austerità economica ha minacciato l'implementazione di politiche sostenibili, rallentando l'applicazione dell'Agenda 2030. La strada dettata dalla nuova Commissione deve quindi essere portata avanti con decisione e deve essere seguita dagli stati membri. Al tempo stesso, non dobbiamo mai dimenticarci che l'Unione Europea non è altro che la somma degli Stati, non certo un ente autonomo. Solo se i singoli governi si rendono conto dei problemi, l'UE può esercitare un'azione efficace nel percorso verso uno sviluppo sostenibile.

Per quanto riguarda l'Italia, il rapporto ASviS 2020 registra un peggioramento del disagio abitativo causato dal sovraffollamento delle abitazioni, mentre precedentemente si era rilevato un miglioramento nella loro qualità. Gli italiani sembrano vivere in case più igieniche e meno scadenti, ma sovraffollate. Al tempo stesso, peggiora l'annoso problema dell'abusivismo edilizio. Come giudica questo dualismo? Come possiamo rendere il nostro sistema abitativo più sostenibile?

Walter Vitali: In realtà, l'indicatore del sovraffollamento delle abitazioni non è affidabile, perché proviene da questionari che non sono sempre attendibili. Il vero problema delle abitazioni italiane è il prezzo, per cui alle famiglie non è sempre garantito il diritto alla casa. Prima della pandemia, con la legge di Bilancio 2020, si è finalmente finanziato il Fondo nazionale per il sostegno all'accesso alle abitazioni in locazione. Il fondo elargisce contributi alle famiglie che, pur trovandosi in difficili condizioni sociali, non riescono ad accedere alla residenza pubblica a causa delle lunghe graduatorie. Tali famiglie sono costrette a ricorrere a contratti di locazione di cui non riescono a pagare le rate mensili, per cui lo stato le aiuta elargendo contributi sin dagli anni Novanta. La norma ha funzionato bene ma è andata ulteriormente in crisi con la pandemia. In questo momento, l'emergenza sanitaria ha indotto il governo a ricorrere al blocco degli sfratti, ma non può che essere una norma transitoria. Un altro divario tra l'Italia e l'Europa consiste nella proprietà pubblica della casa. La Penisola si è caratterizzata per la diffusione della proprietà privata, diventando il Paese europeo con il maggior numero di case private. Altri stati non hanno trascurato la proprietà pubblica, ottenendo un patrimonio immobiliare pubblico talvolta pari al 30% del totale. Tale divario deve quindi essere accorciato ritornando a investire risorse nell'edilizia pubblica. Lo Stato deve infine investire

ingenti risorse per il recupero delle periferie. I programmi straordinari con cui è stata finanziata la riqualificazione di queste aree non hanno funzionato, perché servono stanziamenti certi e stabili, che assicurino un flusso costante di risorse.

I rapporti ASviS precedenti registravano la crescita dei rifiuti urbani conferiti in discarica sul totale di quelli raccolti. L'Italia appare in controtendenza con il resto delle nazioni europee. Talvolta, sembra bloccarsi lo stesso sistema di raccolta, per cui diventa difficile trasportare i rifiuti fino alle discariche. Quali sono i principali motivi di ritardo e quali potrebbero essere le possibili soluzioni?

Walter Vitali: Anche in questo caso ci può essere d'aiuto il Rapporto territori, con particolare riferimento al target 12.5 che corrisponde all'obiettivo «Entro il 2030 ridurre la quota di rifiuti urbani prodotti pro-capite del 27% rispetto al 2003». L'idea è ancora di ridurre dell'1% all'anno la produzione di rifiuti pro-capite. Oggi produciamo circa 500 kg di rifiuti all'anno per abitante, numero in aumento rispetto al 2003. Questo è un grave deficit che non riesce a essere colmato dall'aumento della quota di raccolta differenziata sul totale dei rifiuti prodotti. La quota di raccolta differenziata si attesta infatti intorno al 60% del totale, dato ancora insufficiente rispetto agli obiettivi prefissati dal governo. I due grandi problemi del Paese derivano dalla produzione e dalla raccolta. Il primo origina dal disaccoppiamento tra consumo e produzione che si verifica nelle varie aree della Penisola. La produzione di rifiuti segue in genere il ciclo economico, per cui è diminuita con la crisi del 2009, per poi tornare ad aumentare. Ma l'andamento di questa ripresa è stato a macchia di leopardo, tanto che in alcune aree urbane esiste una relazione diretta, in altre no. Ad esempio, la città di Milano è l'area metropolitana più virtuosa in termini di rifiuti prodotti malgrado l'alto PIL pro capite. Al contrario, la Regione meno virtuosa è l'Emilia-Romagna. Nel 2019, a Milano si sono prodotti 475 kg di rifiuti per abitante, a Bologna 529 kg e in Emilia-Romagna 662 kg. Il governo dovrebbe studiare tali differenze per provare a risolverle. La soluzione deve interessare tutti i temi dell'economia circolare, per cui un importante fattore è l'implementazione del Green Public Procurement, la norma che interviene sugli appalti pubblici per veicolare la pubblica amministrazione ad acquistare merci ambientalmente sostenibili. L'altro problema è da ricercarsi nella raccolta, la quale potrebbe essere facilitata da una tariffazione puntuale. Ritengo che ogni Regione dovrebbe ripartire dal proprio piano dei rifiuti, per introdurre una tariffazione puntuale. Ciò significa che le famiglie dovrebbero pagare le tasse sui rifiuti non in base ai metri quadri di dimensione dei loro appartamenti, ma in base all'immondizia effettivamente prodotta. Ad esempio, la città di Parma ha ridotto notevolmente la produzione dei rifiuti grazie a questo metodo. Ovviamente, la tariffazione puntuale necessita di strumenti che pesino e traccino l'immondizia in modo da comprendere chi ha prodotto quel tipo di rifiuti. Applicare la tariffazione puntuale significa quindi compiere un passo nella direzione delle smart city.

Il governo italiano deve affrontare l'enorme problema della messa in sicurezza del territorio. I cambiamenti climatici, insieme ad altri fattori di lungo corso come l'abusivismo edilizio, espongono le nostre città a rischi ambientali, come terremoti e alluvioni. Il Ministero dell'Ambiente ha recentemente stanziato ed erogato cifre ingenti per la difesa del suolo, ma è ancora presto per rendere palpabili i risultati. Può illustrare i punti salienti che dovrebbero essere contenuti in una efficace legge sul consumo del suolo?

Walter Vitali: Durante l'evento "Verso una ripresa trasformativa all'insegna della resilienza e della sostenibilità" del 28 maggio 2020, ASviS ha illustrato i principali componenti degli investimenti che devono essere effettuati in Italia, nell'ambito del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR). Oltre alla transizione verde e quella digitale, si è dato spazio alla messa in sicurezza del territorio, con riferimento al piano Proteggi Italia lanciato nel 2019. Il piano è stato elaborato dalla struttura di missione Italiasicura, ed è successivamente transitato al Ministero della Transizione Ecologica.

ASviS ha calcolato in circa 26 miliardi di euro il fabbisogno complessivo stimato da Italiasicura per mettere in sicurezza il territorio nazionale. Attualmente, il piano Proteggi Italia ha finanziato solo 11 miliardi. Di conseguenza, servono altri 15 miliardi, ancora non individuati nel PNRR. Mi auguro che saranno stanziati maggiori risorse per questa finalità. Dal punto di vista della prevenzione, i partiti politici accennano da più legislature a una legge contro il consumo di suolo, che però non viene mai approvata. Visto che le competenze urbanistiche ricadono a livello regionale, sarebbe opportuno che si procedesse per piani di azione, anziché per via legislativa. Potrebbe essere efficace un piano d'azione interistituzionale che si prefigga obiettivi quinquennali, da realizzarsi su iniziativa della Conferenza Unificata Stato-Regioni, con il coinvolgimento del governo. Tali piani dovrebbero incentivare la riqualificazione del patrimonio immobiliare esistente, anche tramite superbonus per la ristrutturazione, e disincentivare le nuove costruzioni, aumentando gli oneri di urbanizzazione. In linea di principio, si deve far pagare di più la costruzione su un terreno vergine, anziché su un suolo ormai compromesso. Al momento, le Regioni procedono in ordine sparso. Ad esempio, l'Emilia-Romagna ha stabilito di azzerare il consumo di suolo entro il 2050. La Penisola dovrebbe interessarsi anche allo stato della rete idrica. Si deve infatti ricordare lo spreco di acqua potabile causato dalle perdite e i problemi che investono il settore della depurazione delle acque reflue urbane. Il governo versa circa 60 milioni di euro all'anno alla Commissione Europea a causa delle sentenze di condanna emesse perché i nostri impianti non sono a norma secondo le direttive comunitarie. Secondo le stime di ASviS, il governo dovrebbe stanziare un fabbisogno ulteriore pari a 1 miliardo per la depurazione e 2,3 miliardi per le reti idriche in modo da risolvere le problematiche esistenti. Le nostre città soffrono quindi di seri problemi di smaltimento delle acque reflue urbane, problema centrale anche per il goal 6.

Già prima della pandemia, il trasporto cittadino appariva come uno degli elementi in maggiore trasformazione. L'innovazione tecnologica ha permesso l'utilizzo di piattaforme informatiche che consentono il noleggio a brevissimo termine di auto, moto e bici. La crisi sanitaria ha incentivato il trasporto privato e il governo ha reagito elargendo bonus per la mobilità sostenibile, agevolando l'acquisto di auto ibride, bici e monopattini. Cosa ci dobbiamo aspettare nei prossimi anni? Come crede che sia destinato a mutare il trasporto pubblico locale tradizionale?

Walter Vitali: Il problema principale del trasporto pubblico locale è chiaramente la mancanza di risorse. Il precedente PNRR redatto dal secondo governo Conte appariva inadeguato, perché stanziava appena 8,45 miliardi di euro per il trasporto locale, le ciclovie e l'arredamento urbano. La cifra è lontana dal fabbisogno di 31 miliardi stimato da parte di Pierluigi Coppola del Politecnico di Milano per conto dell'associazione per le politiche urbane Urban@it. Indubbiamente ho fiducia nel nuovo Ministro delle Infrastrutture, il portavoce di ASviS Enrico Giovannini. Credo che sia ancora possibile invertire la rotta, ma certamente non possiamo aspettarci miracoli visto il notevole gap con i partner europei. Il nuovo piano dovrebbe destinare molte più risorse per mettere l'Italia in linea con gli stessi obiettivi fissati dal governo. Il belpaese si caratterizza da tempo per programmi molto ampi e articolati che poi non vedono attuazione. Di conseguenza, il nuovo governo ha il compito di evitare che questa storia si ripeta un'ennesima volta. Vorrei infine ricordare che gli incentivi sono uno strumento assolutamente corretto, ma da soli non risolvono i problemi, per cui è necessario investire nelle infrastrutture.

Lei dal 1993 al 1999 è stato sindaco di Bologna, considerata a lungo una delle città simbolo della buona amministrazione, ed è stato in tempi recenti Direttore esecutivo di Urban@it - Centro nazionale di studi per le politiche urbane. Secondo lei, quanto è sostenibile oggi il capoluogo emiliano? Quali ritiene siano i punti di forza e di debolezza del modello bolognese?

Walter Vitali: Il modo migliore di comprendere lo stato del capoluogo emiliano è osservarne il profilo

a pagina 119 del rapporto territori di ASviS, in cui si evidenzia la distanza tra la città metropolitana di Bologna e 11 target specifici. Solo con questa metodologia è possibile rispondere con i dati e non con le impressioni. Ricordo che Bologna è risultata la prima provincia italiana per la qualità della vita nella classifica de Il Sole 24 Ore, ma noi di ASviS non siamo tanto interessati ai ranking quanto alla distanza degli obiettivi. Bologna condivide con l'Emilia-Romagna ottimi risultati per quanto riguarda l'aspetto sociale. In particolare, risultano già raggiunti i target con riferimento ai laureati e all'occupazione. Al contrario, Bologna appare indietro per quanto riguarda gli obiettivi ambientali. Lo sviluppo economico ha chiaramente avuto un costo ambientale, con conseguenze sul tasso di emissioni di PM10, sulla quota di energie rinnovabili utilizzata, sulle reti di distribuzione della risorsa idrica, sul consumo di suolo e sui rifiuti. L'amministrazione dovrà lavorare molto per portare la città su un sentiero di sviluppo sostenibile a livello ambientale. Al tempo stesso, ASviS e Urban@it collaborano con Bologna per implementare un'Agenda Cittadina dello Sviluppo Sostenibile, la quale sarà resa pubblica a maggio 2021. Nel 2017, in occasione del G7 sull'Ambiente che si tenne a Bologna, i Sindaci metropolitani sottoscrissero la Carta di Bologna per l'Ambiente che li impegnava a darsi proprie Agende per lo sviluppo sostenibile, ma solo la Città metropolitana di Bologna lo fece. La redazione di obiettivi locali è importante perché permetterà alla cittadinanza di conoscere il posizionamento di Bologna rispetto agli obiettivi dell'Agenda 2030. La consapevolezza della popolazione è infatti essenziale per effettuare la transizione verso un mondo a neutralità climatica che sappia porre anche la questione delle disuguaglianze sociali. Solo così i cittadini possono implementare le migliori pratiche e comprendere gli indirizzi politici dell'amministrazione. Ad esempio, solo se conosciamo i danni causati dal traffico possiamo compiere sacrifici pur di avere un'aria salubre. In definitiva, per conciliare sostenibilità ambientale e sociale sarà necessaria una transizione verde che sia anche giusta, come afferma la Commissione europea. Visto che alcuni settori dovranno essere completamente riconvertiti, i governi e le giunte hanno bisogno di comprendere che la transizione ecologica non è un pranzo di gala, ma una sfida ardua e difficile, capace di accendere conflitti. In questo contesto, risulteranno avvantaggiati quei territori in grado di anticipare gli obiettivi rispetto al 2030. Dal punto di vista politico, dobbiamo sperare che questi conflitti si mantengano sul piano ideale senza sfociare nella lotta sociale, ma è indubbio che la rivoluzione verde stravolgerà le nostre vite. Sarà necessario sostenere economicamente tutti i lavoratori che operano in quei settori che dovranno essere riconvertiti, e incentivare la creazione di posti di lavoro in tutti quelli che sono sostenibili e compatibili con l'ambiente.

Goal 11: CITTÀ E COMUNITÀ SOSTENIBILI

Rendere le città e gli insediamenti umani inclusivi, sicuri, duraturi e sostenibili

Target

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

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

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

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

[1] Network originariamente formato da 40 città mondiali, tra cui Roma, Milano e Venezia.

[2] CNCA, la quale contiene alcuni agglomerati nordamericani e europei, ma non italiani.