



GOAL 11

RENDERE LE CITTÀ E GLI INSEDIAMENTI UMANI INCLUSIVI, SICURI, RESILIENTI E SOSTENIBILI¹

Le misure statistiche diffuse dall'Istat per il Goal 11 sono venticinque, riferite a nove indicatori UN IAEG-SDGs (Tavola 1.11, Capitolo 1).

In sintesi

- Nel 2024, la quota di comuni capoluogo con elevate concentrazioni di polveri sottili (PM2,5 superiori a 20 microgrammi per metro cubo) scende all'11,0%, dal 25,0% del 2014.
- Nel 2023, le morti premature attribuibili all'esposizione al PM2,5 diminuiscono a 73 per 100 mila abitanti (86 nel 2022).
- Nel 2025, hanno registrato un lieve miglioramento rispetto al 2024 le famiglie che dichiarano difficoltà di collegamento con i mezzi pubblici (34,0%), gli studenti che utilizzano abitualmente i mezzi pubblici (28,9%) e gli utenti assidui dei mezzi pubblici (13,9%).
- Nel 2024, l'offerta complessiva dei servizi di trasporto pubblico locale nei comuni capoluogo resta sostanzialmente stabile (4.699 posti-km per abitante).

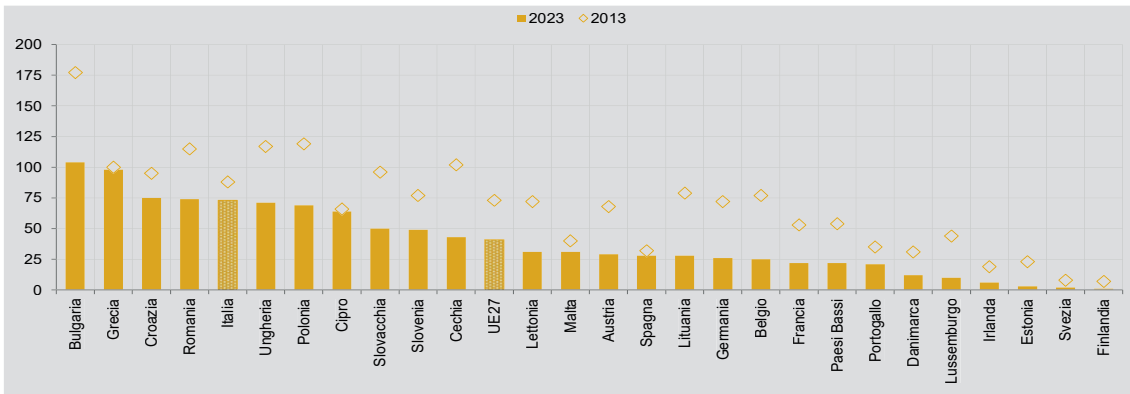
In brief

- In 2024, the share of municipal capitals with annual average PM2.5 concentrations above 20 micrograms per cubic metre fell to 11.0%, down from 25.0% in 2014.
- In 2023, premature deaths attributable to PM2.5 exposure decreased to 73 per 100,000 inhabitants (down from 86 in 2022).
- In 2025, the following shares improved slightly compared with the previous year: households reporting difficulties accessing public transport (34.0%), students who usually travel to their place of study by public transport (28.9%), and frequent public transport users (13.9%).
- In 2024, the overall supply of local public transport services in municipal capitals remains broadly stable (at 4,699 seat-km per inhabitant).

¹ Questa sezione è stata curata da Domenico Adamo e hanno contribuito Luigi Costanzo, Valentina Joffre e Antonino Laganà.

2. ANALISI DELLE MISURE STATISTICHE PER GOAL

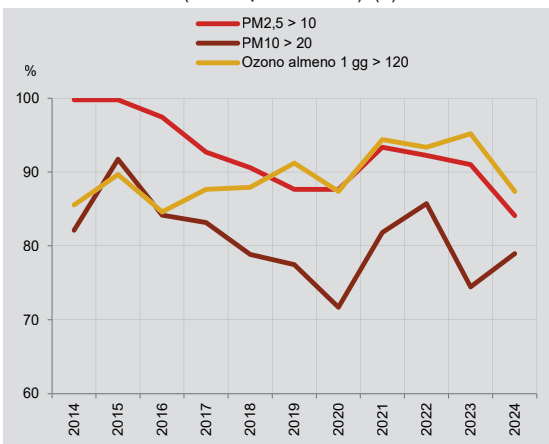
Figura 11.1 - Morti premature dovute all'esposizione al PM2,5 per paese. Anni 2013 e 2023 (per 100.000 abitanti)



Fonte: Eurostat

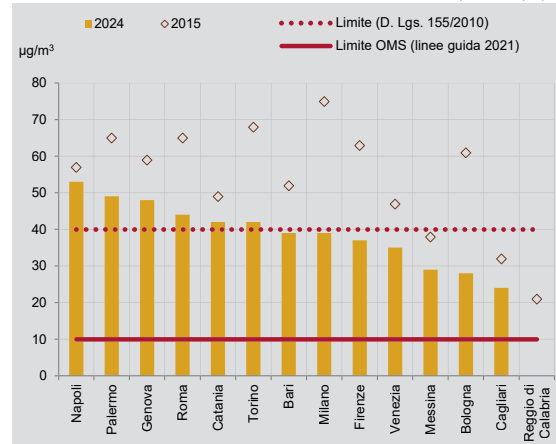
Nel 2023 le morti premature nell'UE27 dovute all'esposizione prolungata a concentrazioni di PM2,5 superiori al valore di riferimento stabilito dall'OMS (5 microgrammi per metro cubo, secondo le linee guida 2021) sono pari a 41 ogni 100 mila abitanti, quasi dimezzate rispetto al 2013. In Italia, dove rimangono superiori alla media europea, la riduzione risulta molto più graduale e irregolare: nel 2023 si stimano 73 morti premature ogni 100 mila abitanti, erano 88 nel 2013 (Figura 11.1). Il confronto con Spagna (28 decessi ogni 100 mila ab.), Germania (26) e Francia (22), tutti ampiamente sotto la media europea, conferma la posizione sfavorevole del nostro Paese.

Figura 11.2 - Comuni capoluogo con valori di PM2,5, PM10 e ozono oltre i limiti OMS. Anni 2014-2024 (valori percentuali) (a)



Fonte: Istat, Elaborazioni su dati ISPRA
(a) Il valore limite per l'ozono è pari a 120 µg/m³ per la media mobile giornaliera di 8 ore.

Figura 11.3 - Concentrazione media annua di biossido di zoto (NO₂) nei comuni capoluogo di città metropolitana. Anni 2015 e 2024 (µg/m³) (a)



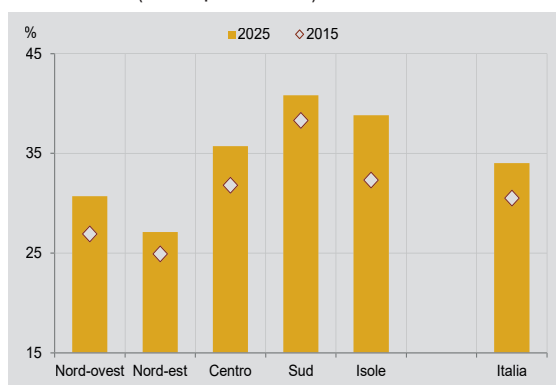
Fonte: Istat, Elaborazioni su dati ISPRA
(a) Reggio di Calabria ha effettuato il monitoraggio del biossido di azoto dal 2015 al 2021.

La quota di comuni capoluogo che registra concentrazioni di inquinanti atmosferici superiori ai limiti per la protezione della salute umana è in diminuzione, ma resta comunque molto elevata (Figura 11.2). Nel 2024, per il PM2,5, l'84,1% dei comuni capoluogo supera il limite di 10 microgrammi per metro cubo (µg/m³), pari a più di due volte il valore di riferimento stabilito dall'OMS (erano il 100% nel 2014); per il PM10 la percentuale di comuni con concentrazioni superiori a 20 µg/m³ è del 78,9% (82,1% nel 2014). Un'analisi più dettagliata dell'andamento tra il 2014 e il 2024 dei comuni capoluogo che presentano livelli di PM2,5 oltre quattro volte il valore di riferimento dell'OMS (21 µg/m³ e oltre), evidenzia una riduzione dei valori estremi (in calo dal 25% all'11%). Tuttavia, permane un'ampia diffusione di valori superiori alla soglia nociva, accompagnata da un aumento

2. ANALISI DELLE MISURE STATISTICHE PER GOAL

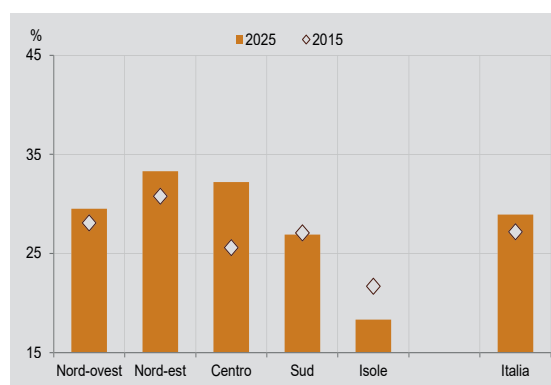
della quota (dal 64% al 69%) di capoluoghi con valori maggiori tra le due e le quattro volte il valore di riferimento dell'OMS ($11-20 \mu\text{g}/\text{m}^3$). Per quanto riguarda l'ozono, nel 2024 la quota di comuni capoluogo con almeno un giorno di superamento dell'obiettivo a lungo termine (87,4%) risulta sostanzialmente stabile rispetto al 2014 (85,6%). Nonostante la significativa riduzione osservata dal 2015, nei capoluoghi delle Città metropolitane la popolazione, considerando le linee guida OMS, continua a essere fortemente esposta agli effetti nocivi del biossido di azoto (Figura 11.3).

Figura 11.4 - Famiglie che dichiarano difficoltà di collegamento con mezzi pubblici per ripartizione geografica. Anni 2015 e 2025 (valori percentuali)



Fonte: Istat, Indagine multiscopo sugli aspetti della vita quotidiana

Figura 11.5 - Studenti che si recano abitualmente sul luogo di studio solo con mezzi pubblici per ripartizione geografica. Anni 2015 e 2025 (valori percentuali)

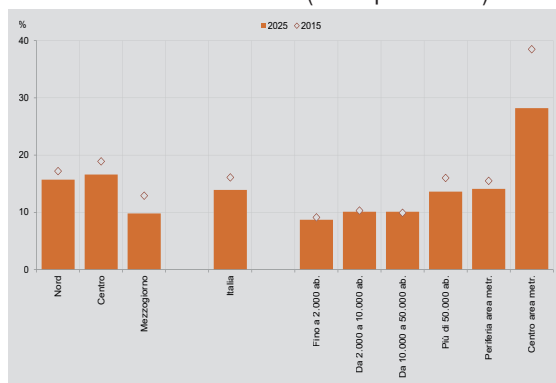


Fonte: Istat, Indagine multiscopo sugli aspetti della vita quotidiana

Nel 2025, la quota di famiglie che dichiarano difficoltà di accesso ai mezzi pubblici è in leggero miglioramento al 34,0% rispetto all'anno precedente (34,5%) e in crescita rispetto al 2015 (30,5%; Figura 11.4). Nell'ultimo anno, nonostante la situazione più critica rispetto alle altre ripartizioni, in particolare settentrionali, il Sud registra una riduzione dell'indicatore rispetto all'anno precedente (dal 43,1% al 40,8%).

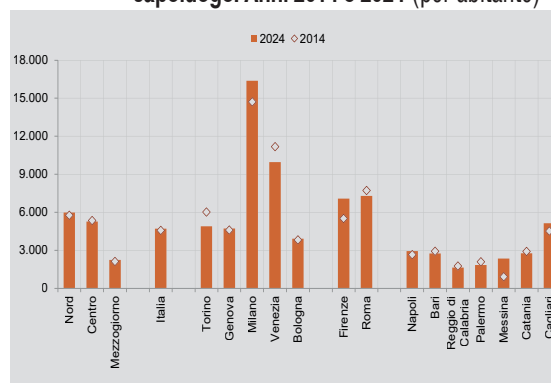
La percentuale di studenti che nel 2025 utilizzano abitualmente solo mezzi pubblici per recarsi nei luoghi di studio è pari a 28,9% (Figura 11.5), in lieve incremento rispetto all'anno precedente (28,5%). L'ultimo decennio segna un ampliamento dei divari territoriali, con un incremento della quota di studenti che ricorrono al Trasporto pubblico locale (TPL) nei contesti in cui quest'ultima era già più elevata, in particolare nel Centro (dal 25,6% al 32,2%) e un'ulteriore diminuzione nelle ripartizioni del Mezzogiorno, in particolare nelle Isole (dal 21,7% al 18,3%).

Figura 11.6 - Utenti assidui dei mezzi pubblici per ripartizione geografica e tipo di comune. Anni 2015 e 2025 (valori percentuali)



Fonte: Istat, Indagine multiscopo sugli aspetti della vita quotidiana

Figura 11.7 - Posti-km offerti dal TPL nei comuni capoluogo per ripartizione geografica e comune capoluogo. Anni 2014 e 2024 (per abitante)



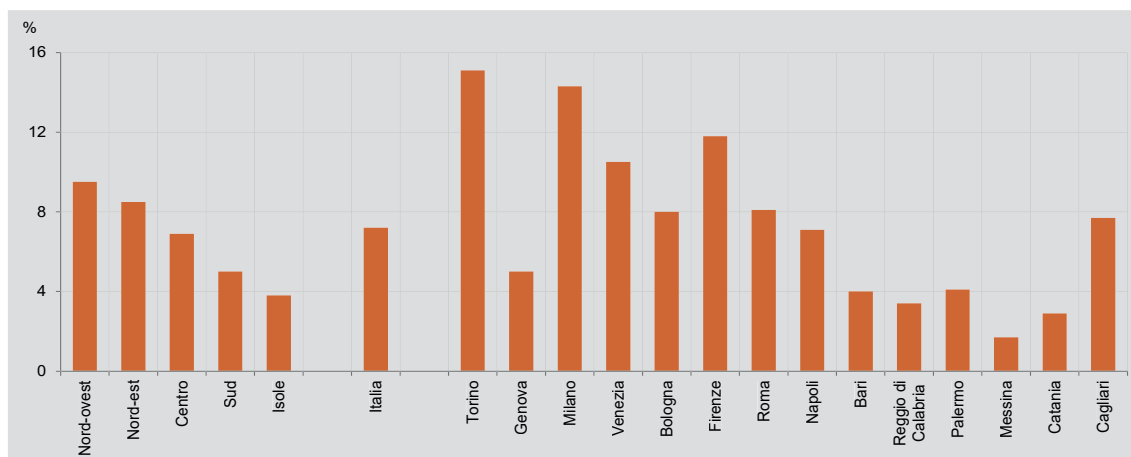
Fonte: Istat, Rilevazione Dati ambientali nelle città

2. ANALISI DELLE MISURE STATISTICHE PER GOAL

Gli utenti assidui del trasporto pubblico rimangono stabili al 13,9% nel 2025, con un evidente svantaggio del Mezzogiorno (Figura 11.6). Tale quota aumenta al crescere delle dimensioni del comune, risultando inferiore alla media nei comuni fino a 50 mila abitanti e arrivando al 28,2% nei centri di area metropolitana.

Nel 2024, l'offerta di Trasporto pubblico locale nei comuni capoluogo si attesta a 4.699 posti-km per abitante, valore sostanzialmente stabile rispetto all'anno precedente e lievemente superiore al 2014 (Figura 11.7). I divari territoriali persistono: le città del Centro e del Nord presentano livelli di offerta di TPL superiori rispetto al Mezzogiorno. Tra i comuni capoluogo di Città metropolitana i valori più elevati si registrano, nel Nord, a Milano e Venezia; nel Centro a Roma e Firenze; nel Mezzogiorno a Cagliari.

Figura 11.8 - Incidenza delle aree di verde urbano sulla superficie urbanizzata nei comuni capoluogo per ripartizione geografica e comune capoluogo. Anno 2024 (valori percentuali)



Fonte: Istat, Rilevazione Dati ambientali nelle città

Nel 2024, l'incidenza delle aree di verde urbano sulla superficie urbanizzata dei comuni capoluogo è pari al 7,2% (Figura 11.8), stabile dal primo anno in cui è disponibile l'indicatore (7,1% nel 2021). Nei capoluoghi del Nord-ovest (9,5%) e del Nord-est (8,5%) l'incidenza è superiore alla media, mentre in quelli del Sud (5%) e delle Isole (3,8%) è inferiore. I comuni capoluogo di Città metropolitane del Centro e del Nord superano quasi sempre la media nazionale, con valori assai elevati a Torino (stabile al 15,1%) e Milano (in crescita dal 13,7% del 2021 al 14,3% del 2024), con l'eccezione di Genova (5,0%). Nel Mezzogiorno, esclusa la città di Cagliari (in crescita dal 7,3 % al 7,7%), l'incidenza di verde urbano è stabile e sempre inferiore alla media dei comuni capoluogo.

La sicurezza e la criminalità nelle aree urbane: dati e percezioni a confronto¹

La sicurezza reale e percepita rappresenta un elemento fondamentale di qualità della vita urbana ai fini della realizzazione del Goal 11: una città sostenibile e inclusiva è una città in cui le persone si sentono sicure negli spazi pubblici e utilizzano liberamente trasporti, parchi e servizi. La statistica della delittuosità del Ministero dell'Interno, che considera i reati denunciati e l'attività investigativa della polizia, fornisce informazioni utili per approfondire la realtà di alcuni grandi comuni italiani. Il tasso di delittuosità (espresso come numero di delitti denunciati ogni 100.000 abitanti) mostra importanti asimmetrie territoriali. Da un lato i grandi poli metropolitani del Centro-nord, come Firenze (11.422,2) e Milano (10.342,7), registrano i tassi di delittuosità più alti; dall'altro, grandi comuni del Mezzogiorno, come Bari (4.615,7) e Palermo (5.383,9), mostrano indici più contenuti. L'analisi per tipologia di reato consente di delineare geografie della criminalità molto eterogenee: le città con i tassi di criminalità predatoria più elevati non sono necessariamente quelle in cui si registra anche più criminalità violenta.

Nel 2024, i tassi più elevati di furti con destrezza (cosiddetti borseggi) caratterizzano soprattutto Firenze, Venezia e Milano; i furti con strappo (gli scippi) caratterizzano Firenze, Milano e Torino, comuni in posizioni elevate anche per le rapine, insieme a Bologna. I furti in abitazione sono invece distribuiti in modo più omogeneo, colpiscono in modo significativo i grandi comuni del Centro-nord e le relative cinture suburbane o residenziali. I furti di veicoli mostrano una marcata concentrazione nel Mezzogiorno: Catania, Napoli e Palermo registrano tassi di furti di autovetture e motocicli più elevati rispetto al resto del Paese. Omicidi consumati e tentati sono più elevati a Napoli. L'analisi per singolo reato evidenzia direttrici diverse che coinvolgono anche comuni più piccoli, come Rimini, Prato, Pisa, Livorno, Perugia, caratterizzati da flussi turistici importanti ed elevata popolazione pendolare non residente (*city-user*). Sicurezza oggettiva, legata all'effettiva diffusione dei fenomeni criminali, e soggettiva, riferita alla percezione del rischio e dell'insicurezza da parte dei cittadini, si intersecano. I dati dell'Indagine multiscopo sulla sicurezza dei cittadini dell'Istat consentono, non solo di rilevare la vittimizzazione riferendola a tutte le vittime che hanno subito reati, a prescindere se li abbiano denunciati o meno alle forze dell'ordine², ma anche di misurare lo stato della sicurezza percepita dai cittadini. Anche questa fonte evidenzia una maggiore probabilità di subire reati nelle aree metropolitane, così come una minore sicurezza percepita. Vivere in un'area metropolitana aumenta il rischio di subire reati, sia quelli che colpiscono l'individuo, sia quelli inerenti alle proprietà familiari (Figura 1), con picchi per i borseggi e le rapine, che vedono triplicato il rischio di vittimizzazione per gli abitanti dei grandi comuni, e per i reati ai danni dei veicoli (8,3% contro 3,8%).

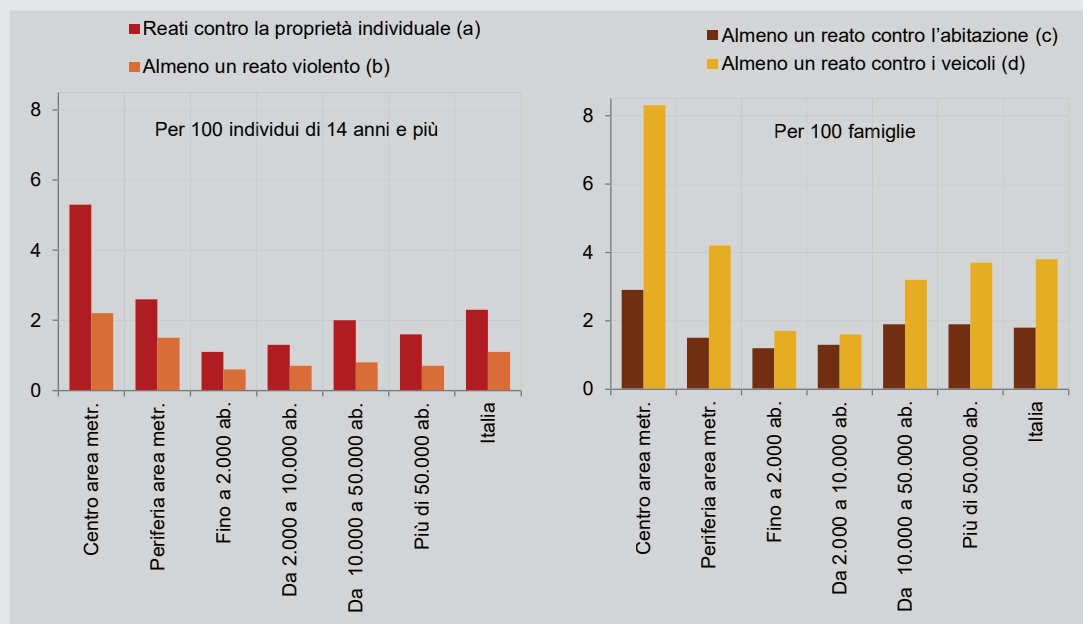
Nel 2022-2023, tra i residenti dei comuni centro dell'area metropolitana, il 39,6% considera la zona in cui vive molto o abbastanza a rischio di criminalità (è il 16,9% in altri tipi di comuni) e il 69,7% è preoccupato di subire almeno un reato (contro il 54,3% degli altri comuni).

¹ A cura di Annalisa Di Benedetto e Maria Giuseppina Muratore.

² La percentuale di denuncia alle Forze dell'ordine varia a seconda del tipo di reato e del danno subito. Sono denunciati di più i reati che coinvolgono i veicoli, i furti di documenti, le rapine, i furti in abitazione e gli scippi. I comportamenti di denuncia sono diversi sul territorio, alcuni reati sono denunciati di più al Nord e meno al Sud, dato che varia a seconda del tipo di bene rubato e dell'entità del danno.

2. ANALISI DELLE MISURE STATISTICHE PER GOAL

Figura 1 - Persone di 14 anni e più e famiglie che hanno subito reati per tipo di reato e tipo di comune. Anno 2022/2023 (per 100 individui e 100 famiglie della stessa zona)

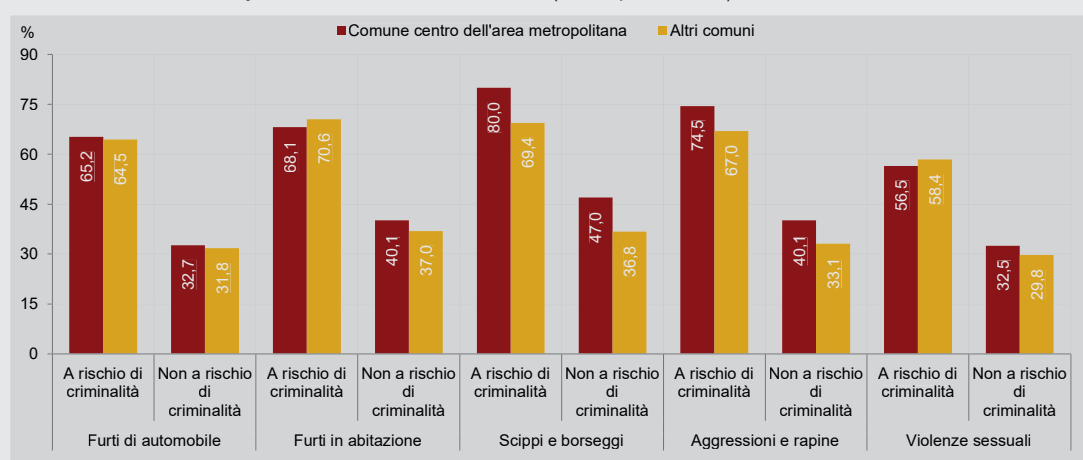


Fonte: Istat, Indagine multiscopo sulla sicurezza dei cittadini

(a) Scippo, borseggio, furto di oggetti personali; (b) rapine, aggressioni; (c) furto di oggetti esterni all'abitazione principale, furto e tentato furto in abitazione principale e secondaria, ingresso abusivo, atti di vandalismo contro l'abitazione; (d) furto e tentato furto di veicoli, furto di parti di veicoli, furto di oggetti all'interno dei veicoli, atti di vandalismo contro i veicoli.

La preoccupazione di subire reati è strettamente associata alla percezione del rischio nel proprio contesto di vita (zona o quartiere che si abitano quotidianamente) e non solo alla dimensione metropolitana del comune di residenza. Le persone che considerano la propria zona a rischio di criminalità manifestano, infatti, una preoccupazione significativamente più diffusa per tutte le tipologie di reati considerate (furti di auto, furti in abitazione, scippi o borseggi, rapine o aggressioni e violenze sessuali), sia nelle aree metropolitane sia negli altri comuni (Figura 2).

Figura 2 - Persone di 14 anni e più preoccupate di subire alcuni reati per tipo di reato, percezione del rischio di criminalità e tipo di comune. Anno 2022/2023 (valori percentuali)



Fonte: Istat, Indagine multiscopo sulla sicurezza dei cittadini