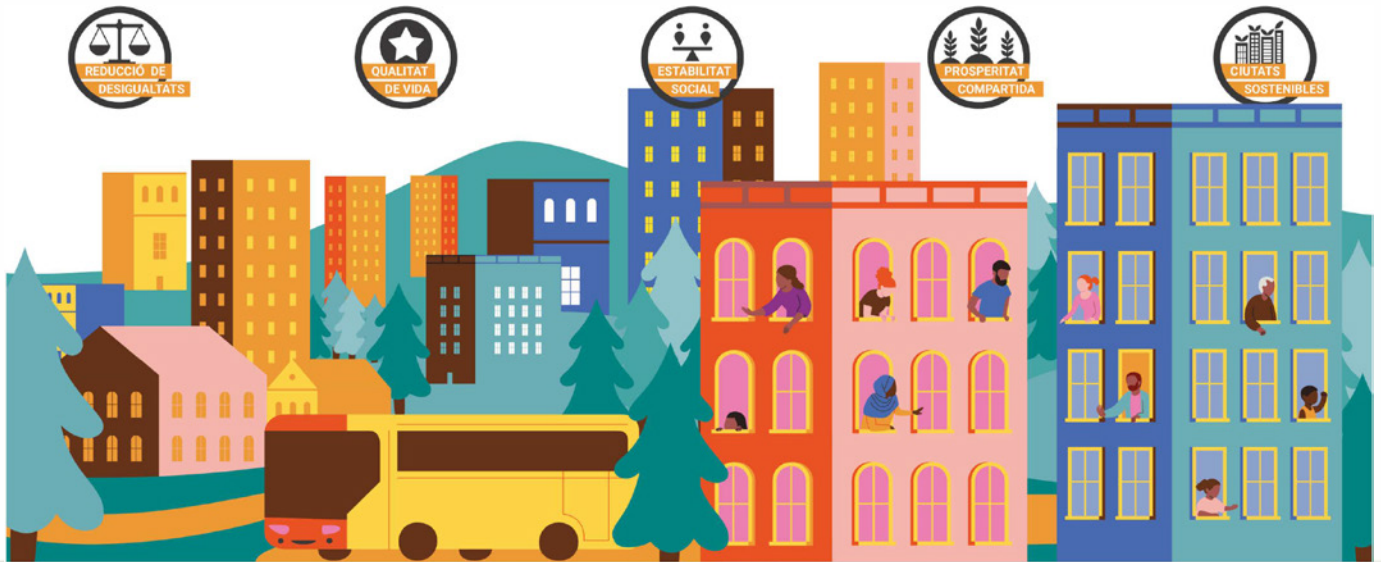



 11 CIUTATS I
COMUNITATS
SOSTENIBLES


Ciutats i comunitats sostenibles

Aconseguir que les ciutats i els assentaments humans siguin inclusius, segurs, resilents i sostenibles



Quina és la situació a què es vol arribar el 2030?

L'ODS 11 pretén promoure les ciutats i els assentaments humans inclusius, segurs, resilents i sostenibles a tot el món. [\[1\]](#)

Les ciutats i les àrees metropolitanes són centres neuràlgics del creixement econòmic, ja que contribueixen aproximadament al 60 % del PIB mundial. [\[1\]](#)

El ràpid creixement de les urbs al món en vies de desenvolupament ha provocat un increment explosiu de les megalòpolis. Aquesta urbanització ràpida planteja nombrosos desafiaments:

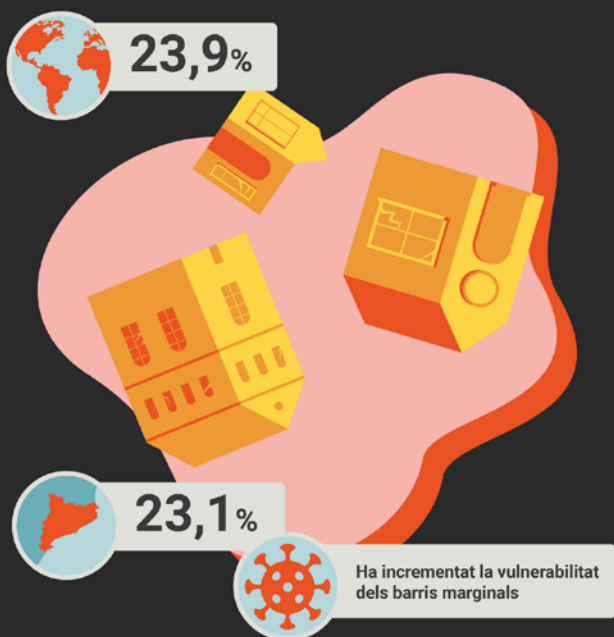
- En la distribució espacial.
- En l'ús i el consum de sòl.
- En la generació de les desigualtats que pot provocar.
- En la gestió de l'aigua i dels residus.
- En els mitjans de vida.
- En la salut pública. [\[2\]](#)
- En l'impacte mediambiental.

Es calcula que tot i que les ciutats només ocupen el 3 % de la superfície terrestre representen entre un 60 % i un 80 % del consum d'energia i el 75 % de les emissions de carboni. De la mateixa manera, la ràpida urbanització està donant com a resultat un nombre creixent d'habitants en barris pobres i infraestructures i serveis inadequats i sobrecarregats —com la recollida de residus i els sistemes d'aigua i sanejament, carreteres i transport—, la qual cosa empitjora la contaminació de l'aire i el creixement urbà incontrolat. [\[3\]](#)

Per a la consecució d'un desenvolupament sostenible el 2030, cal garantir la construcció d'un nou model de ciutat basat en la sostenibilitat.

Queden pocs anys per assolir-lo. Quina és la situació actual?

Proporció de la població urbana que viu en barris marginals, assentaments informals o habitatges inadequats



Al món

El 23,9 % de la població mundial viu en barris marginals i assentaments informals.

Font: [ONU](#)

A Catalunya

La població que viu en llars amb determinades deficiències en l'habitatge és del 23,1 %.

Font: [IDESCAT](#)

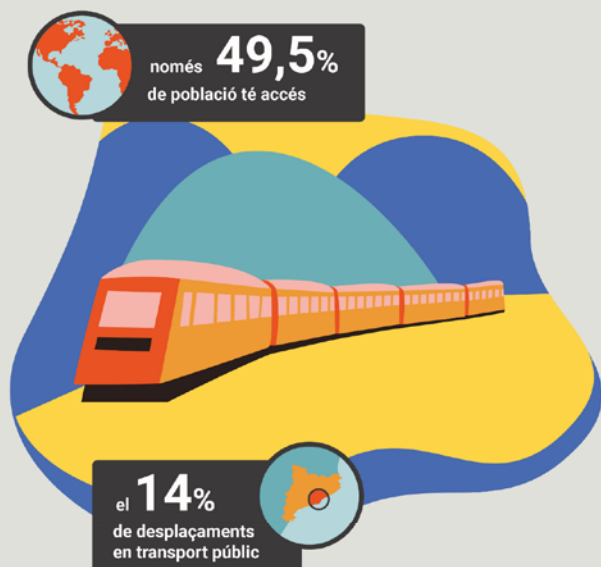
Impacte COVID

Els impactes de la COVID-19 estan exacerbant la vulnerabilitat dels habitants dels barris marginals i dels assentaments informals. Molts d'aquests residents urbans tenen un habitatge inadequat amb accés limitat o nul a infraestructures i serveis bàsics, com l'aigua, el sanejament i la gestió de residus. La saturació del transport públic i les limitades instal·lacions sanitàries han tingut un efecte catastròfic en aquestes comunitats i les han convertit en epicentres dins dels epicentres. Molts habitants de les ciutats del món en vies de desenvolupament treballen en el sector informal i corren un alt risc de perdre els seus mitjans de vida a mesura que les ciutats es tanquen.

Font: [ONU](#)

Queden pocs anys per assolir-lo. Quina és la situació actual?

Transport segur, assequible, accessible i sostenible



Al món

Només el 49,5 % de la població urbana mundial té accés a un transport públic còmode i accessible.

Font: [ONU](#)

A l'àrea metropolitana de Barcelona

El 2021, el 37 % dels desplaçaments es feien en transport privat, mentre que el 14 % es feia en transport públic i el 49 % es feien mitjançant mobilitat activa.

Font: [ATM](#)



Assolirem l'Objectiu? Des del moviment sindical, actuem!

El moviment sindical, mitjançant la seva participació en els espais de concertació social té la capacitat de contribuir a la consecució de l'ODS 11. El sindicalisme insta a fixar polítiques i estratègies que contribueixin a un reequilibri demogràfic i social del territori, evitant zones de desertització econòmica i de despoblament.

També la concertació social permet instar a abordar un nou model de mobilitat que doni resposta als reptes socials, ambientals i econòmics en un nou marc de desenvolupament sostenible. L'actual configuració urbanística de les ciutats ha fet que un dels principals sistemes de transport als centres de treball sigui el vehicle privat. Això exclou d'oportunitats de treball les persones que no disposen de cotxe propi, que són majoritàriament immigrants, joves, dones i persones amb ocupacions precàries.^[1] Per això cal exigir un nou model de mobilitat sostenible, just i amb perspectiva de gènere, basat en un transport públic segur, assequible, de qualitat i intermodal que doni resposta a les necessitats de la classe treballadora.

El moviment sindical, en tant que agent social, té la capacitat de garantir la vigència i l'accessibilitat al dret a un habitatge digne, adequat i assequible per a la classe treballadora, mitjançant:

- La configuració de parcs d'habitatge públic dignes en règim de lloguer que possibilitin l'emancipació i l'accés a l'habitatge dels col·lectius més vulnerables.^[2]
- L'establiment de mecanismes de control efectius que impedeixin l'ús especulatiu del sòl.
- La millora de la protecció social garantint la disponibilitat dels serveis bàsics d'habitatge, sanitat i atenció a les persones dependents.
- La implementació de mecanismes de protecció del dret a un habitatge a les llars vulnerables, com ara la prohibició dels desnonaments, un sistema de lloguer social o la mobilització d'habitatges buits, entre d'altres.^[3]

Un projecte de:



Amb la col·laboració de:



El contingut d'aquesta web és responsabilitat exclusiva de la Fundació Pau i Solidaritat - CCOO Catalunya i no reflecteix necessàriament l'opinió de l'ACCD.

Aquesta web ha estat elaborada en el marc del projecte "Contribuir a la justícia social a través de l'enfortiment de la ciutadania crítica i compromesa amb els drets humans mitjançant l'Agenda 2030 a Catalunya" que ha dut a terme la Fundació Pau i Solidaritat - CCOO Catalunya