Titolo	Horizon Europe - Rethinking urban spaces towards climate neutrality
Ambito territoriale	Europa
Ente finanziatore	Commissione europea
Ente gestore	Commissione europea
Stato	Attivo
Beneficiari	Le domande devono essere presentate da consorzi costituiti da almeno 3 soggetti giuridici indipendenti, stabiliti in 3 Paesi diversi partecipanti al Programma Horizon Europe.
Obiettivi	Con le nostre città eccessivamente popolate e dense, la scarsità di spazio pubblico urbano richiede una progettazione urbana intelligente, pianificazione, gestione e definizione delle priorità nell'allocazione dello spazio urbano a diversi usi, strutture e servizi. Dalla riallocazione dello spazio pubblico urbano a forme più sostenibili di trasporto e di generazione e utilizzo dell'energia, hub intermodali e interscambi alla gestione dinamica del profilo stradale e dei cordoli, e all'integrazione delle aree suburbane/periferiche nel tessuto urbano generale e modelli, la ricerca attuale e futura dovrebbe mirare a rendere gli spazi pubblici urbani più vivibili consentendo al tempo stesso una migliore connettività, accessibilità, interazione sociale, inclusione e transito nel contesto di un clima che cambia. Concetti come "città dei 15 minuti" e "superisolati" stanno guadagnando slancio e hanno un enorme potenziale nel plasmare la pratica di pianificazione urbana e progettazione e i servizi di mobilità basati sul principio di prossimità. Ciò sostiene gli obiettivi di mobilità efficiente e verde, le politiche dei trasporti e dell'energia, la strategia per una mobilità sostenibile e intelligente e il nuovo quadro europeo per la mobilità urbana. Considerando l'ottimizzazione degli spazi pubblici urbani, è necessario considerare gli aspetti legati alla qualità dell'aria e al clima urbano progettando strategie basate su nuove tecnologie e infrastrutture verdi/zone verdi cittadine. La proposta dovrebbe affrontare la questione su come gestire lo spazio pubblico urbano limitato e le richieste contrastanti tra trasporti e altri utenti, considerando gli obiettivi sociali e climatici e la necessità di spostarsi verso modalità di trasporto più efficienti dal punto di vista energetico e sostenibili, la decarbonizzazione del riscaldamento e infrastrutture di raffreddamento. Ciascuna proposta dovrebbe prevedere dimostrazioni pilota in almeno tre città (città capofila) situate ciascuna in un diverso Stato membro o paese associato, comprese le aree urbane e suburbane. Le proposte dovrebbero fornire la prova necessaria dell'impegno delle città a testare e implementare le soluzioni co-progettate. Per favorire la replicabilità e l'adozione dei risultati, ogni proposta dovrebbe anche coinvolgere almeno tre città replicatrici/seguaci nello sviluppo di piani di replicazione locale. Dovrebbero essere considerate le dimensioni e le caratteristiche delle città. Ciascuna proposta dovrebbe includere almeno una città tra le 112 selezionate per la missione dell'UE sulle città climaticamente neutre e intelligenti per le città leader e una per le città replica/follower. I progetti pilota dovrebbero comportare un processo di co-progettazione con le parti interessate interessate dalla riprogettazione dello spazio urbano. I progetti pilota dovrebbero coinvolgere gli stakeholder pubblici e privati locali dell'energia, della mobilità e dell'industria, nonché la società civile per identificare soluzioni integrate, supportate a livello locale e salvaspazio e le relative precondizioni (incentivi, metodi partecipativi, ecc.) in un processo di gestione del cambiamento per ottenere l'accettazione pubblica attraverso l'informazione, la partecipazione e la considerazione di gruppi che finora erano svantaggiati dalle condizioni esistenti. Le dimostrazioni dovrebbero essere "digitali per impostazione predefinita" e utilizzare i gemelli digitali locali e, ove possibile, gli spazi di dati sulla mobilità come strumenti per ottimizzare il traffico, migliorare i servizi di mobilità, monitorare i benefici ambientali

	nell'aria e nel rumore e modellare un migliore utilizzo dello spazio urbano. Si prevede che le attività e le dimostrazioni pilota di natura tecnologica delle soluzioni proposte in ambiente operativo saranno almeno TRL 7 entro la fine del progetto.
Attività ammissibili	Si prevede che i risultati del progetto contribuiranno a tutti i seguenti risultati: • sviluppo e implementazione di soluzioni per la progettazione intelligente dello spazio pubblico urbano e la pianificazione e gestione delle infrastrutture fisiche in diverse aree legate ai trasporti e ai sistemi energetici integrati, che consentono l'integrazione dei servizi di mobilità all'interno della città e della sua rete stradale e del suo layout; • soluzioni di mobilità e/o energetiche che rispondono ai bisogni delle persone e delle città, progettate in collaborazione con le autorità locali, i cittadini e le parti interessate, testate e implementate nelle città per raggiungere la neutralità climatica entro il 2030; • aumentare la consapevolezza sul potenziale di questo settore politico per sostenere la rivitalizzazione e la riallocazione dello spazio pubblico urbano, nonché ambienti urbani più sostenibili e resilienti dal punto di vista economico; • miglioramento della salute pubblica con una migliore qualità dell'aria locale, riducendo il surriscaldamento urbano e le emissioni inquinanti (aria e rumore), con migliori condizioni e infrastrutture per le modalità attive e una maggiore vivibilità; • migliorare la connettività complessiva dello spazio pubblico urbano e l'accessibilità dei diversi distretti urbani/quartieri/distretti industriali integrando/incorporando la multimodalità e i servizi condivisi all'interno del layout e delle infrastrutture della strada/dello spazio pubblico urbano; • un uso più efficiente ed equo dello spazio urbano attraverso la gestione dinamica dello spazio in generale e dei bordi del marciapiede in particolare, secondo le diverse esigenze e funzioni, e con l'ausilio di strumenti digitali; • contributo ad un migliore utilizzo dei veicoli (in particolare del trasporto pubblico e delle modalità attive per i passeggeri e per la logistica urbana), ad un migliore utilizzo dei parcheggi per altri usi, privilegiando modalità e servizi di mobilità condivisa che hanno il minor impatto sul demanio pubblico e sull'ambiente; • ridurre la pressione sullo spazio pubblico grazie alla riduzione delle esigenze di parcheggio e all'integrazione dell'uso dello spazio fuori strada nel concetto generale di spazio pubblico; • creazione di una gestione intelligente dei servizi energetici e/o di trasporto nelle città grazie alla digitalizzazione e alla consapevolezza dei consumatori legati alla ricarica intelligente e alla risposta alla domanda di energia; • migliorare la pianificazione delle infrastrutture verdi/zone verdi delle città, migliorando la loro capacità di aumentare il ripristino e il benessere umano; • una migliore preparazione dei cittadini e degli urbanisti al passaggio dall'energia fossile a quella rinnovabile e all'integrazione del sistema energetico per consentire una mobilità elettrizzante, in modo da ottimizzare l'uso dello spazio pubblico e dei budget.
Spese ammissibili	Le proposte dovranno riguardare le seguenti due aree di intervento: **1. riallocazione degli spazi e riprogettazione delle infrastrutture.** Quattro delle seguenti azioni di ricerca dovrebbero essere affrontate per superare queste sfide nel campo della mobilità (punti da 1 a 4) o dell'energia (punti da 5 a 8): • sviluppare strumenti e metodi integrati di trasporto e pianificazione urbana per coordinare i servizi di mobilità sostenibile e la progettazione dei futuri ambiti pubblici, tenendo conto anche delle loro interrelazioni e impatti su diverse scale spaziali e temporali. Ciò dovrebbe essere collegato ai Piani Urbani della Mobilità Sostenibile (SUMP) delle città; • per la mobilità elettrica, promuovere i risultati della ricerca provenienti da progetti pilota sulla riallocazione dell'uso delle infrastrutture di trasporto o sull'uso dell'unica infrastruttura per diversi tipi di veicoli, servizi (come punti di ricarica

	bidirezionali) e veicoli (ad esempio, condivisione fuori orario di servizi accessibili al pubblico flotte di trasporto) in tutta la comunità delle parti interessate a livello dell'UE; • soluzioni di ricerca per lo sfruttamento delle infrastrutture esistenti e come possono contribuire all'espansione dei servizi di mobilità sostenibile, seguite da progetti e dimostrazioni che possono aiutare a comprendere meglio questo spostamento spaziale e svolgere un ruolo significativo nella progettazione, pilotaggio, implementazione e valutazione di questi nuovi servizi di mobilità.; Le esperienze passate con la riallocazione dello spazio stradale (ad esempio infrastrutture temporanee durante l'emergenza COVID-19) possono fungere da base; • coinvolgimento degli attuali fornitori di servizi e gestori delle infrastrutture (ad esempio fornitori di servizi di parcheggio) nell'ecosistema dello spazio urbano per capire come gli attuali attori possono contribuire a nuovi servizi di mobilità, maggiore multimodalità, elettrificazione, logistica urbana integrata e mobilità dei cittadini; • per quanto riguarda l'energia, sostenere progetti pilota volti ad aumentare la comprensione e lo sfruttamento del potenziale dell'allocazione dello spazio stradale e della generazione intelligente di energia distribuita e delle zone/infrastrutture verdi delle città in modo sistemico e monitorando i loro effetti positivi sul benessere umano; • opportunità di ricerca per sfruttare le attuali infrastrutture (ad esempio edifici, reti, spazi sotterranei) integrate da elementi aggiuntivi (ad esempio accesso ai dati in tempo reale, risposta alla domanda, stoccaggio, ricarica intelligente, stoccaggio di calore ed energia) per facilitare le comunità energetiche locali, centrali elettriche virtuali e la condivisione dell'energia, riducendo al minimo la necessità di nuove infrastrutture che richiedono spazio e facilitando progetti di costruzione multiuso. Ciò dovrebbe includere anche l'integrazione delle reti termiche ed elettriche e dello stoccaggio per gestire e bilanciare meglio la produzione e la domanda di elettricità rinnovabile; • stabilire un approccio integrato per la progettazione e la decarbonizzazione delle reti di riscaldamento e raffreddamento (compresi gli impianti distribuiti e le reti su piccola scala e il relativo stoccaggio) nelle città e nelle aree urbane in sincronia con la pianificazione di nuove abitazioni, importanti ristrutturazioni o sviluppo industriale legati al maggiore consumo di calore o impianti di generazione del calore di scarto; • esplorare modalità di utilizzo/ottimizzazione delle infrastrutture verdi e blu su scala urbana e stradale per migliorare il clima urbano, ridurre la domanda di energia e in vista di trasporti senza emissioni; **2. gestione e utilizzo dinamico del marciapiede.** La gestione intelligente dello spazio urbano e delle infrastrutture esistenti comprende il loro utilizzo dinamico, considerando lo spazio dei cordoli, modificandone il ruolo e la funzione nel tempo, a seconda di parametri, funzioni ed esigenze in relazione alle ore di punta del pendolarismo, alle consegne, alla priorità del trasporto pubblico, ai giorni di mercato, alla vita notturna, ecc. La gestione dinamica dello spazio è già allo studio in alcune città e rappresenta un'opportunità per un'ulteriore integrazione nei piani di mobilità con il supporto di tecnologie intelligenti, sistemi di trasporto intelligenti, gemelli digitali locali e spazi di dati sulla mobilità, sistemi di controllo e gestione ottimali autonomi basati sull'intelligenza artificiale. Poiché l'avvento di nuovi servizi di mobilità condivisa come il ride hailing, la micromobilità e la crescita della consegna di beni urbani (ancora di più con la recente crescita esponenziale del commercio elettronico) stanno sfidando i modi tradizionali di gestire lo spazio sui marciapiedi, sono necessari nuovi approcci. La ricerca sul passaggio dall'uso dei marciapiedi incentrato sul parcheggio in strada a un'assegnazione più flessibile e dinamica

	che includa, ad esempio, zone di raccolta e riconsegna per passeggeri e merci o corsie riservate al trasporto pubblico durante le ore di punta, ha anche dimostrato il potenziale per valorizzare e dare priorità ai servizi di mobilità sostenibile, e quindi diminuire la pressione sul traffico grazie ad una maggiore percentuale di corse condivise. Per garantire l'attuazione di questi approcci innovativi, la ricerca e l'innovazione potrebbero sostenere sviluppando: • strumenti e linee guida per garantire l'implementazione di approcci innovativi all'uso dinamico dello spazio e del marciapiede, risultanti da test e progetti pilota di assegnazione flessibile delle funzioni sul marciapiede, comprese le zone di raccolta e riconsegna per passeggeri e merci; • nuovi modelli di calcolo delle tariffe (ad esempio scopo del viaggio, richiesta di spazio (dimensioni) di ciascun veicolo che utilizza il dominio pubblico, ecc.) e modello finanziario per l'uso dello spazio pubblico nelle città al fine di raggiungere obiettivi di politica pubblica, inclusa la neutralità climatica.
Budget	Euro 45.000.000,00
Agevolazione	**IA – Innovation Actions**. Sovvenzione a fondo perduto fino al **70%** delle spese ammissibili.
Erogazione	Dopo la firma della sovvenzione, i progetti riceveranno un prefinanziamento per iniziare a lavorare sul progetto. Il prefinanziamento copre fino al 50% del cofinanziamento di progetto. Il prefinanziamento sarà pagato 30 giorni dall'entrata in vigore/10 giorni prima della data di inizio/garanzia finanziaria (se richiesta), a seconda di quale data sia più recente. Pagamento del saldo: alla fine del progetto, verrà calcolato l'importo finale della sovvenzione.
Data apertura	17-09-2024
Data chiusura	16-01-2025
Valutazione	Valutazione a graduatoria
Difficoltà	Difficile
Link al bando	Bando
Link informazioni	Informazioni
Contatto	imprese@eurosportello.eu