



Progettare una mobilità urbana inclusiva, sicura, accessibile e sostenibile

Designing inclusive, safe, affordable and sustainable urban mobility

TOPIC ID: HORIZON-MISS-2022-CIT-01-01

Ente finanziatore: Commissione europea, Programma Horizon Europe

Obiettivi ed impatto attesi: L'Unione europea sta affrontando una moltitudine di sfide demografiche, di salute pubblica e ambientali interconnesse: il clima sta cambiando, la mortalità stradale è stagnante, l'urbanizzazione è in aumento, gli standard di qualità dell'aria sono ancora violati in oltre 100 città, l'obesità è in aumento e la popolazione sta invecchiando.

Ma c'è un crescente riconoscimento a livello locale, nazionale e comunitario che l'aumento dei livelli di mobilità attiva, in particolare a piedi e in bicicletta, può svolgere un ruolo importante nel superare molte di queste sfide. Una tale politica avrà anche dei benefici economici. Sulla base di stime prudenti, anche gli attuali livelli di mobilità ciclistica nell'UE producono benefici valutati in circa 150 miliardi di euro all'anno.

Durante la pandemia di Covid-19, le città più grandi d'Europa hanno annunciato cambiamenti infrastrutturali per promuovere la bicicletta e gli spostamenti a piedi. Per esempio, hanno temporaneamente allargato o creato nuove piste ciclabili per permettere sorpassi sicuri tenendo conto dei limiti di distanza fisica e implementando più limiti di 30km/h o zone di 20km/h. Lo scopo di questa azione è quello di sostenere le autorità locali nell'accelerare i cambiamenti della mobilità e affrontare una preoccupazione significativa, vale a dire che le persone che tornano al lavoro dopo la serrata cercheranno delle alternative in modo che l'assegnazione di spazi pubblici, biciclette, pedoni e trasporti pubblici e la riduzione dello spazio disponibile per le auto incoraggerà le persone ad andare in bicicletta, a piedi o ad usare i trasporti pubblici piuttosto che prendere l'auto.

Tenendo conto, ove possibile, degli indicatori di mobilità urbana sostenibile, i progetti dovrebbero raccogliere dati sulle differenze tra modelli, comportamenti e abitudini in relazione alla mobilità di varie categorie di utenti vulnerabili della strada. Tali dati dovrebbero essere integrati, ove possibile, con dati intersettoriali, per garantire l'identificazione di interdipendenze e co-benefici. I progetti dovrebbero identificare le esigenze specifiche di mobilità e le necessità di riprogettazione degli spazi pubblici, tenendo conto della sicurezza effettiva e percepita di donne e bambini e dell'accessibilità per le persone con disabilità, ad esempio i non vedenti negli spazi condivisi, le persone in carrozzine, sedie a rotelle e altri veicoli di supporto. Dovrebbero essere prese misure per implementare i cambiamenti necessari entro i tempi del progetto.

Ci si aspetta che i risultati del progetto contribuiscano a tutti i seguenti risultati attesi:

- Contribuire agli obiettivi della Climate Neutral and Smart Cities Mission accelerando la transizione verso la neutralità climatica nelle città attraverso la promozione della mobilità a zero emissioni,

condivisa, attiva e centrata sull'uomo;

- Aumentare la portata e la velocità di adozione e diffusione di soluzioni innovative, di buone pratiche e replicabili di mobilità urbana sicura, accessibile e sostenibile nei laboratori viventi coinvolti nelle proposte (almeno quattro città/progetto e quattro città seguaci, considerando la diversità geografica, anche in termini di livello di sviluppo delle regioni), facilitando nel contempo l'insegnamento e l'apprendimento comune a livello europeo, al fine di contribuire alla priorità degli obiettivi del Piano d'azione per l'inquinamento zero, alla strategia per la mobilità sostenibile e intelligente e al quadro politico dell'UE per la sicurezza stradale 2021-2030 per un obiettivo di riduzione del 50% dei decessi e anche delle lesioni gravi entro il 2030;
- Soluzioni per almeno dieci aree/laboratori di vita insicuri nelle aree urbane/periurbane utilizzando approcci innovativi di pianificazione, progettazione e attuazione, compresi, ma non solo, la co-creazione e/o il coinvolgimento dei cittadini, la modellazione e l'IA, gli strumenti digitali e di applicazione intelligente, la riallocazione dinamica degli spazi, al fine di ridurre i rischi per la sicurezza stradale, riducendo l'esposizione all'inquinamento atmosferico e acustico e la sensazione percepita di insicurezza per pedoni e ciclisti;
- Rivalutare la qualità delle strade e degli spazi pubblici rispondendo alle esigenze di gruppi diversi (gli esempi includono, ma non si limitano a: donne, bambini, persone con disabilità e anziani); le azioni possono includere, ma non si limitano a, il miglioramento della raccolta dei dati sul traffico pedonale, ciclistico e degli e-scooter, nonché i meccanismi di segnalazione delle lesioni e dei decessi di pedoni e ciclisti e degli e-scooter;
- Affrontare in modo proattivo il rischio potenziale sollevato dal previsto aumento dei ciclisti e degli e-scooter;
- Riequilibrare l'attribuzione dello spazio pubblico alle diverse modalità di trasporto in modo che rifletta meglio la ripartizione modale locale effettiva o desiderata, nonché sostenere il raggiungimento degli obiettivi di Vision Zero e di emissioni zero, aumentando così la sicurezza stradale e la qualità della vita nelle città;
- Le azioni di riprogettazione dello spazio pubblico mirate dai progetti premiati dovrebbero considerare i principi dell'economia circolare, l'adattamento ai cambiamenti climatici (in particolare alle ondate di calore), le sinergie intersettoriali e non venire al costo della rimozione o del deterioramento di parchi, alberi o aree verdi ricreative.

Criteri di eleggibilità: Per essere ammissibili, i richiedenti (beneficiari ed entità affiliate) devono:

- essere persone giuridiche (enti pubblici o privati)
- essere stabiliti in uno dei paesi ammissibili,
- Per "soggetto giuridico" si intende qualsiasi persona fisica o giuridica creata e riconosciuta come tale ai sensi del diritto nazionale, del diritto dell'UE o del diritto internazionale, dotata di personalità giuridica e che può, agendo in nome proprio, esercitare diritti ed essere soggetta a obblighi, oppure un soggetto senza personalità giuridica. I beneficiari e gli enti affiliati devono registrarsi nel Registro dei Partecipanti prima di presentare la loro domanda, al fine di ottenere un codice di identificazione del partecipante (PIC) ed essere convalidati dal Servizio Centrale di Convalida (REA Validation) prima di firmare la convenzione di sovvenzione. Per la convalida, sarà chiesto loro di

caricare i documenti necessari che dimostrano il loro status giuridico e la loro origine durante la fase di preparazione della sovvenzione.

Schema di finanziamento: La Commissione stima che un contributo dell'UE di circa 2,00 milioni di euro permetterebbe di affrontare adeguatamente questi risultati.

Tuttavia, ciò non preclude la presentazione e la selezione di una proposta che richieda importi diversi.

Bilancio indicativo Il bilancio totale indicativo per l'argomento è di 2,00 milioni di EUR.

Tipo di azione Azioni di coordinamento e sostegno

Tasso di cofinanziamento : 100% del totale dei costi eleggibili

Scadenza: 06 settembre 2022 17:00:00 ora di Bruxelles

Ulteriori informazioni:

[wp-12-missions_horizon-2021-2022_en.pdf \(europa.eu\)](#)