

## **Un nuovo quadro per migliorare la cultura della sicurezza stradale nell'UE**

### **A new framework to improve traffic safety culture in the EU**

**TOPIC ID:**

HORIZON-CL5-2024-D6-01-12

**Ente finanziatore:**

Commissione europea

Programma Horizon Europe

**Obiettivi ed impatto attesi:**

I risultati della ricerca dovrebbero contribuire a tutti i seguenti risultati:

- Sviluppare una cultura positiva della sicurezza stradale in tutta l'UE che sostenga l'obiettivo di Visione Zero e l'Approccio al Sistema Sicuro, e che sia in linea con gli Obiettivi di Sviluppo Sostenibile delle Nazioni Unite e con la Dichiarazione di Stoccolma del 2020, la Risoluzione dell'Assemblea Generale delle Nazioni Unite e il Piano d'Azione Globale per il secondo decennio sulla sicurezza stradale.
- Azione correttiva contro gli impatti negativi e non temporanei della pandemia COVID-19 su alcuni fattori di rischio per la sicurezza stradale, come il passaggio da mezzi di trasporto collettivi a mezzi di trasporto individuali. Agevolazione di un cambiamento per aumentare l'efficienza della spesa pubblica relativa alla sicurezza stradale in tutta Europa, insieme a un cambiamento verso scelte di mobilità più efficienti dal punto di vista energetico.
- Sviluppo e valutazione di strategie per trasformare la cultura della sicurezza stradale degli utenti della strada e delle parti interessate sulla base di un modello valido che identifichi le componenti chiave che definiscono la cultura della sicurezza stradale, tra cui, ad esempio, le norme sociali, gli atteggiamenti, il controllo percepito, i valori e i presupposti del sistema (compresi l'efficienza energetica e il consumo).
- Concetti e linee guida per rendere il concetto di cultura della sicurezza stradale parte integrante del lavoro sulla sicurezza stradale degli attori dei sistemi socio-economici delle società europee.
- Migliore comprensione del legame tra i risultati della sicurezza stradale e la cultura della sicurezza; implementazione pilota dell'educazione alla sicurezza stradale a livello di scuola secondaria e anche per i decisori e gli operatori del settore negli Stati membri dell'UE/paesi associati.

**Ambito di applicazione:**

Un sistema sicuro implica la comprensione e la gestione di tutti gli elementi del sistema di trasporto, compresi il comportamento e l'interazione dei suoi attori. L'analisi comparativa mostra differenze persistenti nelle prestazioni di sicurezza stradale tra gli Stati membri dell'UE e i Paesi associati. Queste differenze possono essere attribuite a differenze culturali, difficili da spiegare con i modelli di rischio classici. È quindi necessario integrare le iniziative per la sicurezza stradale con una prospettiva di cultura della sicurezza, ovvero i valori, le convinzioni, le priorità e i punti di vista condivisi tra i gruppi di utenti della strada e le parti interessate che influenzano le loro decisioni di comportarsi o agire in modi che influiscono sulla sicurezza, tenendo conto anche del consumo di energia. Questo concetto è già ben consolidato nella ricerca organizzativa.

Si ritiene che la valutazione delle culture della sicurezza stradale in diversi sistemi, gruppi e organizzazioni nazionali, regionali o locali possa aiutare a comprendere e spiegare i diversi modelli di percezione e di assunzione del rischio nelle varie comunità e nei vari Paesi, e possa allo stesso modo informare gli interventi su misura per queste (sotto)culture, che sono tutte caratterizzate da norme, valori, credenze e comportamenti specifici (compresi i modelli comportamentali legati al genere). Questi interventi dovrebbero essere rivolti a tutti gli attori del sistema del trasporto stradale di persone e merci e considerare gli sviluppi futuri, come i potenziali impatti derivanti dall'aumento dei livelli di automazione o dall'introduzione di nuovi mezzi di trasporto su strada come gli scooter elettronici e gli hoverboard. In questo contesto, le azioni dovrebbero contribuire a creare un quadro per la trasformazione culturale della sicurezza stradale in tutta l'UE, affrontando tutti i seguenti aspetti:

- Migliore comprensione del legame tra i risultati della sicurezza stradale e la cultura della sicurezza, ovvero dei fattori socioculturali come valori, credenze, atteggiamenti e norme e dei loro effetti sul comportamento effettivo degli utenti della strada (compresa la percezione soggettiva della sicurezza e le implicazioni del valore del tempo e dei costi di viaggio istituzionalizzati) - e dei modi in cui questi fattori possono essere trasformati in modo sostenibile.
- Considerazione in particolare - ma non esclusivamente - dei comportamenti di guida ad alto impatto sulla sicurezza, come la scelta inadeguata della velocità, la distrazione da parte di dispositivi di comunicazione o di controllo, la guida o l'utilizzo di dispositivi di protezione sotto l'effetto di alcol o droghe, il mancato utilizzo di dispositivi di protezione e i rischi innescati dall'esigenza dei conducenti professionisti di essere multitasking e di riferire durante la guida.
- Valutazione delle culture della sicurezza e delle rispettive attività di altri modi di trasporto, come l'aviazione e la ferrovia, e del loro potenziale per la sicurezza stradale.
- Valutazione dell'interazione tra il passaggio a soluzioni di mobilità più efficienti dal punto di vista energetico e la sicurezza del traffico.
- Considerazione dell'impatto sulla sicurezza delle nuove tecnologie (compresa una migliore comprensione e utilizzo dei sistemi avanzati di assistenza alla guida (ADAS)) e dei mezzi e servizi di trasporto emergenti.
- Considerazione dell'impatto sulla sicurezza della crescente penetrazione dei sistemi di micromobilità urbana in scenari di traffico misto e valutazione dei potenziali miglioramenti della sicurezza per la protezione degli utenti della micromobilità.
- Raccolta di buone pratiche da parte di paesi e aziende di tutto il mondo che già applicano con successo approcci culturali al lavoro sulla sicurezza (stradale), compresi paesi al di fuori dell'UE come gli Stati Uniti e l'Australia.
- Rivolgersi a tutti i livelli dei sistemi socio-economici delle società dell'UE, ossia dalle comunità europee a quelle nazionali, regionali e locali, comprese entità come scuole e luoghi di lavoro. Anche le ONG, le organizzazioni delle vittime, ecc. possono svolgere un ruolo importante in questo senso.
- Una guida chiara e una consulenza pratica sulla progettazione e la valutazione degli interventi per definire, misurare, trasformare e istituzionalizzare la cultura della sicurezza stradale in tutti i settori che la riguardano - per i decisori e gli operatori del settore, con una buona copertura geografica tra le istituzioni dell'UE, gli Stati membri dell'UE e i Paesi associati. A livello di singoli utenti della strada, compresi i VRU, tali interventi possono comportare sforzi educativi e di comunicazione mirati per mettere in discussione convinzioni errate o per chiarire norme sociali mal percepite, nonché l'uso di incentivi e nudging per incoraggiare comportamenti conformi. A livello di imprese e autorità, le iniziative possono

includere l'adozione dei principi della cultura della sicurezza nei rapporti di sostenibilità e comprendere varie attività, dalla formazione e supervisione del personale agli appalti e alle operazioni, nel migliore dei casi permeando la cultura del lavoro e le norme di un'organizzazione. A livello di Stati membri dell'UE/Paesi associati e dell'UE si chiede consiglio su come sostenere questa trasformazione, ad esempio con la legislazione, l'applicazione e i dati.

- Almeno tre diversi test pilota di interventi selezionati a vari livelli in diversi Stati membri dell'UE/Paesi associati.

Le azioni dovrebbero basarsi sui risultati dei precedenti progetti di ricerca in questo ambito, come il progetto TraSaCu, e compiere progressi completando e aggiornando le loro basi teoriche, collaborando con gli stakeholder dell'UE e dando vita ai loro risultati stabilendo un quadro per una vera trasformazione culturale della sicurezza stradale sia tra gli stakeholder che tra gli utenti della strada. È fortemente incoraggiato l'utilizzo dei dati già raccolti negli Stati membri/paesi associati dell'UE sulla cultura della sicurezza stradale, come l'iniziativa ESRA (che coinvolge già 60 Paesi, tra cui oltre 20 europei) e il progetto Baseline.

Particolare attenzione deve essere prestata ai paesi dell'UE con prestazioni di sicurezza inferiori.]. È incoraggiata l'integrazione di competenze rilevanti nel campo delle scienze sociali e umane (SSH) e la cooperazione internazionale con partner statunitensi e/o australiani.

### **Criteri di eleggibilità:**

Per essere ammissibili, i richiedenti (beneficiari ed enti affiliati) devono:

- essere soggetti giuridici (enti pubblici o privati) avere sede in uno dei Paesi ammissibili, ovvero Stati membri dell'UE (compresi i Paesi e territori d'oltremare (PTOM)) Paesi non UE:

- Paesi SEE elencati e Paesi associati o Paesi che hanno in corso negoziati per un accordo di associazione e in cui l'accordo entra in vigore prima della firma della sovvenzione (elenco dei Paesi partecipanti)
- Paesi in via di adesione,

I beneficiari e gli enti affiliati devono iscriversi al Registro dei partecipanti – prima di presentare la proposta – e dovranno essere convalidati dal Servizio centrale di convalida (REA Validation). Per la convalida, sarà loro richiesto di caricare documenti che dimostrino lo status giuridico e l'origine.

### **Contributo finanziario:**

Contributo UE previsto per progetto

La Commissione stima che un contributo dell'UE di circa 3,50 milioni di euro consentirebbe di affrontare questi risultati in modo adeguato.

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

Bilancio indicativo

Il budget totale indicativo per il tema è di 7,00 milioni di euro. Tipo di azione Azioni di ricerca e innovazione  
I costi ammissibili assumeranno la forma di un importo forfettario come definito nella decisione del 7 luglio 2021 che autorizza l'uso di contributi forfettari nell'ambito del programma Horizon Europe - il programma quadro per la ricerca e l'innovazione (2021-2027) - e nelle azioni del programma di ricerca e formazione della Comunità europea dell'energia atomica (2021-2025).

**Scadenza:**

05 settembre 2024 17:00:00 ora di Bruxelles

**Ulteriori informazioni:**

[wp-8-clima-energia-e-mobilità\\_orizzonte-2023-2024\\_it.pdf \(europa.eu\)](#)