

Sicurezza di ciclisti, pedoni e utenti di dispositivi di micromobilità Safety of Cyclists, Pedestrians and Users of Micromobility Devices

TOPIC ID:

HORIZON-CL5-2026-01-D6-13

Ente finanziatore:

COMMISSIONE EUROPEA
PROGRAMMA HORIZON EUROPE

Obiettivi ed impatto attesi:

La quota di spostamenti effettuati con modalità attive è in aumento, in linea con gli Obiettivi di Sviluppo Sostenibile delle Nazioni Unite. Questo aumento è legato al fatto che le città stanno prestando maggiore attenzione alle esigenze di mobilità e sicurezza di pedoni, ciclisti, ciclisti elettrici e utenti di altri dispositivi di micromobilità, il che si concretizza in nuove normative e in infrastrutture nuove o migliorate. Tuttavia, pedoni e ciclisti continuano a essere fortemente colpiti dagli incidenti. Allo stesso tempo, l'uso di dispositivi a assistenza elettrica (come biciclette elettriche, scooter elettrici, biciclette elettriche da carico, sistemi di mobilità utilizzati da persone con disabilità, ecc.) – denominati modalità di micromobilità – sta aumentando in modo esponenziale perché rappresentano un mezzo efficiente di mobilità personale, nonché una modalità nuova ed efficace per la consegna delle merci nell'ultimo miglio all'interno dell'area urbana. I mezzi di micromobilità, condivisi e di proprietà, sono stati adottati da pendolari, turisti, anziani, aziende di consegna di generi alimentari e merci, e sono disponibili in diverse dimensioni e velocità operative. Quando è emerso il loro utilizzo, i mezzi di micromobilità sono stati associati ad alti tassi di ospedalizzazione, principalmente per gli stessi utenti della micromobilità, ma anche per pedoni e ciclisti. Sebbene siano stati compiuti sforzi per regolamentare e standardizzare questi veicoli, in particolare nel caso degli scooter elettrici condivisi, esiste ancora una significativa lacuna di conoscenze relative alla sicurezza operativa di questi veicoli nelle città.

I risultati del progetto dovrebbero contribuire al raggiungimento di tutti i seguenti obiettivi previsti:

- Miglioramento (rispetto ai dati attuali relativi alle località selezionate per la fase di sperimentazione pilota) della sicurezza stradale (effettiva e percepita) per pedoni, ciclisti, ciclisti elettrici e utenti di altri dispositivi di micro-mobilità, considerando che la sicurezza di questi utenti è messa a rischio non solo dai veicoli a motore, ma anche dalla loro interazione con utenti della strada con masse o velocità operative maggiori (ad esempio tra biciclette elettriche e pedoni);
- Analisi e valutazione approfondite della sicurezza associata alla diffusione di piccoli veicoli a trazione elettrica come biciclette elettriche, biciclette elettriche da carico, scooter elettrici, denominati mezzi di micromobilità, che possono essere condivisi o di proprietà e sono utilizzati per la mobilità personale (ad esempio per recarsi al lavoro) e il trasporto di merci (ad esempio la consegna di pacchi);

- Aumento (rispetto ai dati attuali relativi alle località selezionate per la sperimentazione pilota) dell'uso dei mezzi di micromobilità e dei mezzi di trasporto attivi in tutte le fasce d'età e in tutti i gruppi socioeconomici grazie al miglioramento della sicurezza;
- Linee guida di standardizzazione per le autorità (autorità cittadine, polizia e ospedali) su come segnalare gli incidenti che coinvolgono mezzi di micromobilità, con l'obiettivo di evitare segnalazioni incomplete e/o errate;
- Linee guida per le autorità cittadine su come integrare i mezzi di micromobilità nei loro piani di mobilità urbana sostenibile (SUMP) e tenere conto della sicurezza e della comodità di tutti gli utenti della strada;
- Sviluppo di soluzioni di mitigazione dell'impatto negativo sulla sicurezza dei ciclisti, dei pedoni e degli altri utenti del cambiamento del parco auto verso veicoli più grandi e pesanti;
- Analisi approfondita dell'impatto delle infrastrutture stradali (ad esempio, progettazione, segnaletica, stato di degrado, qualità, connettività della rete) sulla sicurezza e il comfort di ciclisti, pedoni e utenti della micromobilità e sviluppo di soluzioni di mitigazione;
- Metodologie di valutazione per valutare il potenziale di sicurezza e l'efficacia delle misure di sicurezza avanzate.

Le proposte presentate nell'ambito di questo argomento dovrebbero affrontare tutti i seguenti aspetti:

- Raccogliere e utilizzare i dati di esposizione nell'analisi della sicurezza di pedoni, ciclisti e utenti della micromobilità e identificare i fattori che contribuiscono agli incidenti e le loro interazioni;
- Fornire un'analisi approfondita delle esigenze di sicurezza, nonché misure di sicurezza su misura per i ciclisti e ogni tipo di modalità di micromobilità (ad esempio, monopattini elettrici condivisi rispetto alle biciclette elettriche di proprietà), tenendo conto dello scopo del viaggio (ad esempio, giro ricreativo rispetto alla consegna di merci) e delle caratteristiche socioeconomiche e demografiche degli utenti;
- Valutare il rischio di sicurezza effettivo e percepito di pedoni e ciclisti dovuto alla comparsa di modalità di micromobilità che operano a velocità più elevate e che sono aumentate in termini di dimensioni e peso;
- Quantificare l'impatto della progettazione geometrica, della qualità e della continuità delle infrastrutture ciclabili sulla sicurezza dei ciclisti, dei pedoni e degli utenti della micromobilità, tenendo conto della loro crescente domanda, delle velocità operative e delle dimensioni dei veicoli;
- Valutare la potenziale efficacia delle tecnologie vehicle-to-everything (V2X) nel ridurre i conflitti e i quasi incidenti tra pedoni, ciclisti e veicoli di micromobilità, nonché tra utenti e veicoli a motore;
- Individuare le migliori pratiche nella progettazione di biciclette e veicoli di micromobilità in termini di stabilità e prevenzione di incidenti singoli, contribuendo allo sviluppo di un progetto di quadro normativo europeo sull'omologazione dei veicoli di micromobilità o sull'autocertificazione basata su norme armonizzate;
- Identificare, definire e testare in almeno due ambienti urbani reali chiaramente identificati:
 1. nuovi disegni geometrici delle infrastrutture per garantire una mobilità sicura, fluida e

confortevole per pedoni, ciclisti e utenti delle modalità di micromobilità, tenendo conto nel contempo della crescente domanda, delle velocità operative più elevate e del peso e delle dimensioni di e-bike, e-scooter e tutti i tipi di dispositivi di micromobilità;

2. tecnologie intelligenti (V2X) per valutarne l'efficacia nel prevenire e ridurre i conflitti tra pedoni, ciclisti, utenti di modalità di micromobilità e traffico motorizzato;

3. requisiti, norme e/o regolamenti in materia di sicurezza stradale che potrebbero essere messi in atto dalle autorità locali al fine di aumentare l'adozione e la sicurezza delle modalità di mobilità attiva e di micromobilità in tutte le fasce d'età e socioeconomiche, del 20% rispetto alla linea di base all'inizio del progetto;

4. Sviluppo di una piattaforma informativa completa e in tempo reale per i ciclisti che includa dati sull'accessibilità dei percorsi, la segnaletica e le condizioni delle infrastrutture.

Particolare attenzione dovrebbe essere prestata al sostegno della sicurezza dei gruppi di utenti con particolare vulnerabilità, comprese le persone con disabilità (fisiche, mentali, cognitive, dello sviluppo, intellettuali, sensoriali, ecc.).

Le proposte sono invitate a spiegare in che modo il lavoro sostiene gli sforzi delle autorità locali/regionali/nazionali per realizzare gli obiettivi della strategia Vision Zero, del piano d'azione strategico per la sicurezza stradale e del quadro strategico dell'UE per la sicurezza stradale 2021-2030, nonché per l'integrazione delle politiche e dei programmi di sicurezza stradale nella pianificazione della mobilità urbana sostenibile.

Le proposte dovrebbero prevedere una collaborazione attiva con le iniziative ben note nel campo della sicurezza stradale e della mobilità urbana, come l'Osservatorio europeo della sicurezza stradale e l'iniziativa CIVITAS. Inoltre, le proposte dovrebbero dimostrare che gli approcci proposti si basano sui risultati di precedenti azioni di ricerca e che collegano e collaborano con i progetti che saranno selezionati nell'ambito del tema "HORIZON-MISS-2025-06-CIT-CANCER-01: Camminare e andare in bicicletta: aumentare la loro quota modale per ottenere benefici per la salute e ridurre le emissioni e integrare la mobilità attiva e i dispositivi di micromobilità, con tecnologie e infrastrutture intelligenti".

Questo argomento richiede il contributo efficace delle discipline delle scienze sociali e umanistiche (SSH) e il coinvolgimento di esperti e istituzioni SSH, nonché l'inclusione di competenze SSH pertinenti, per produrre effetti significativi e significativi che migliorano l'impatto sociale delle relative attività di ricerca, con particolare attenzione all'interazione uomo-tecnologia, alla reattività delle soluzioni di sicurezza e al modo in cui questa varia tra i diversi gruppi di popolazione, e norme comportamentali.

Criteri di eleggibilità:

Qualsiasi soggetto giuridico, indipendentemente dal suo luogo di stabilimento, compresi i soggetti giuridici di paesi terzi non associati o le organizzazioni internazionali (comprese le organizzazioni internazionali di ricerca europee), è ammesso a partecipare (indipendentemente dal fatto che sia ammissibile o meno al finanziamento), a condizione che siano soddisfatte le condizioni stabilite nel regolamento Orizzonte Europa, unitamente a qualsiasi altra condizione stabilita nell'invito/tema specifico. Per "soggetto giuridico" si intende qualsiasi persona fisica o giuridica costituita 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, o un ente privo di personalità giuridica. I beneficiari e le entità affiliate devono registrarsi nel registro dei partecipanti prima di presentare la

domanda, al fine di ottenere un codice di identificazione del partecipante (PIC) ed essere convalidati dal servizio centrale di convalida prima di firmare la convenzione di sovvenzione. Per la convalida, verrà chiesto loro di caricare i documenti necessari che dimostrino il loro status giuridico e la loro origine durante la fase di preparazione della sovvenzione. Un PIC convalidato non è un prerequisito per la presentazione di una domanda.

Contributo finanziario:

Contributo dell'UE previsto per progetto La Commissione stima che un contributo dell'UE di circa 5,00 milioni di EUR consentirebbe di affrontare adeguatamente questi risultati. Ciò non preclude tuttavia la presentazione e la selezione di una proposta che richieda importi diversi.

Bilancio indicativo Il bilancio indicativo totale per l'argomento è di 10,00 milioni di EUR. Si prevede che le attività raggiungano il TRL 5-6 entro la fine del progetto - vedi Allegato Generale B. Le attività possono iniziare in qualsiasi TRL.

Assetto giuridico e finanziario delle convenzioni di sovvenzione Le norme sono descritte nell'allegato generale G.

Si applicano le seguenti eccezioni: i costi ammissibili assumeranno la forma di una somma forfettaria quale definita nella decisione del 7 luglio 2021 che autorizza l'uso di contributi forfettari nell'ambito del programma Orizzonte Europa – il programma quadro di ricerca e innovazione (2021-2027) – e delle azioni nell'ambito del programma di ricerca e formazione della Comunità europea dell'energia atomica (2021-2025)

Scadenza:

20 Gennaio 2026 17:00:00 Brussels time

Ulteriori informazioni:

[wp-8-climate-energy-and-mobility_horizon-2025_en.pdf](#)