

# Biciclette elettriche 'Poca dimestichezza'

Gli acquisti di e-bike sono in forte aumento, come pure gli incidenti con feriti gravi

di Federica Ciommi

Sono bici, ma sfrecciano come motorini. Stiamo parlando delle biciclette elettriche, oggetto di un boom di acquisti nel 2020, come pure di incidenti. «Un fattore importante è la mancanza di dimestichezza», ci spiega **Marco Vitali**, presidente di Pro Velo Ticino. «Tanti hanno acquistato una bici elettrica dopo anni che non toccavano quella meccanica e fanno fatica a gestire la velocità più alta. Si tratta di mezzi ben dotati che sono potenzialmente più sicuri, ma è necessario prendere le misure perché il tempo per reagire agli ostacoli è ridotto».



Una convivenza problematica

TI-PRESS

L'anno scorso sulle strade svizzere hanno perso la vita 15 'elettroriduttori' e i feriti gravi sono stati 536, comunica l'Ufficio prevenzione infortuni (Upi). Quest'ultimo numero è

raddoppiato rispetto alla media dei cinque anni precedenti e si riassume in un dato preoccupante: ogni settimana sono circa 10 i conducenti di bici elettriche che rimangono gravemente feriti in Svizzera. In Ticino, hanno perso la vita due ciclisti di e-bike, mentre 36 sono rimasti coinvolti in altrettanti incidenti nel 2020.

## 'Le strade ticinesi non sono adeguate'

I ciclisti devono fare attenzione, ma ci sono altri fattori che favoriscono gli incidenti: «Le strade ticinesi non sono adeguate per ospitare i ciclisti e questa convivenza con automobili e pedoni crea non pochi disagi», dice Vitali. Problema numero uno, i percorsi ciclopedonali, che in determinati giorni e orari possono essere molto affollati: «Le persone a piedi non tengono conto della presenza delle biciclette. Sono spazi relativamente nuovi e non tutti si sono ancora abituati. Sarebbe opportuno infittire la rete delle piste ciclabili in modo da diluire gli utenti».

Dove le ciclopedonali non ci sono, i ciclisti si spostano nelle strade, sulle quali, secondo il presidente di Pro Velo Ticino, i limiti di velocità sono troppo elevati: «Quando i mezzi (auto e bici, ndr) viaggiano alle medesime andature, i pericoli diminuiscono. Siamo riusciti a ottenere i trenta all'ora su buona parte del lungolago di Lugano e questo fa sì che le persone in bici si sentano più tranquille sulla strada. Vogliamo toglierle dai marciapiedi ma bisogna garantire più sicurezza sulla carreggiata delle automobili». Un altro tema caro a Pro Velo è quello di far ridurre il limite di velocità tra Melide e Paradiso. «È un percorso senza marciapiedi, con curve sinuose, dove le macchine possono viaggiare fino a ottanta chilometri orari. Trovo paradossale che a pochi metri ci sia un tratto di autostrada con limite a sessanta all'ora a causa dei lavori».



Il presidente di Pro Velo Ticino chiede misure per aumentare la sicurezza

KEYSTONE

Molti hanno deciso di acquistare una bici elettrica durante la pandemia, complice la voglia di stare all'aria aperta e di evitare i mezzi di trasporto pubblici. L'anno scorso, riferisce l'Upi, sono state vendute 171mila e-bike, contro le 133mila del 2019. Una tendenza che, secondo Vitali, può spiegare in parte l'aumento degli incidenti. «Suggerisco di tenere sotto controllo la situazione per qualche anno. In questo modo si saprà se i sinistri sono una conseguenza statistica dell'incremento dell'utenza o se vi sono altri fattori, come per esempio la mancanza di dimestichezza col mezzo, a essere particolarmente significativi».

## In discussione un pacchetto di revisione delle normative

Attualmente, riferisce l'Upi, è in discussione a livello federale un pacchetto di revisione delle normative stradali che comprende alcune misure per i conducenti di bici elettriche, come l'obbligo di usare il casco anche sulle e-bike lente, di accendere le luci pure di giorno e di montare un tachimetro sui mezzi con pedalata assistita superiore a 25 chilometri orari. Nel frattempo, in risposta all'aumento del nume-

ro d'incidenti, l'Upi lancia una campagna di prevenzione che contiene le seguenti raccomandazioni volte ad aumentare la sicurezza degli 'elettroriduttori': indossare il casco, rendersi visibili anche di giorno accendendo le luci, indossando vestiti chiari e nastri o giubbotti rifrangenti, come pure guidare in modo previdente restando pronti a frenare e scegliere una e-bike con sistema Abs. L'obiettivo della campagna, spiega l'Upi, è di rendere consapevoli le persone dei maggiori rischi che comporta l'uso di una bici elettrica rispetto a quella tradizionale.

«Da non dimenticare - dice Vitali -, che ci sono anche gli altri mezzi elettrici e non tutti conoscono le regole di circolazione». Infatti, a ogni tipo di bicicletta e ai monopattini elettrici non è permesso circolare sui marciapiedi, bensì in strada o nelle ciclopiste. Stessa regola vale per i 'Segway', per i quali è obbligatorio il casco da bici. Inoltre per guidare una e-bike di potenza superiore a 0,5 kW è necessaria una licenza di condurre di categoria M o G (per ciclomotori o mezzi agricoli, ndr). Inoltre Vitali consiglia ai ciclisti di mantenere una distanza di un metro e mezzo dai pedoni, i quali spesso sottovalutano la velocità, soprattutto delle bici elettriche.