

E-cargo bike e prevenzione degli incidenti

Premessa

Le e-cargo bike sono biciclette speciali con trazione elettrica che si caratterizzano per la loro capacità di trasporto di carichi. Nelle aree urbane questi mezzi sono sempre più diffusi e se ne vedono di svariate forme: a due, tre o quattro ruote. Con questa definizione qui si intendono quindi tutte le e-bike con le quali è possibile trasportare grandi carichi o dei bambini, e che sono nettamente più lunghe di 2 metri, con o senza rimorchio.

Anche in Svizzera e in particolare nelle aree urbane le cifre di vendita di questi mezzi stano facendo registrare un notevole incremento. Il distributore M-Way nel 2022 ha visto una crescita delle vendite del 50% rispetto al 2021¹, tanto che 30 delle filiali M-Way sono ora in fase di trasformazione per diventare centri di competenza per cargo bike. Stando alle previsioni, in futuro le vendite aumenteranno ancora di più. Le e-cargo bike possono rappresentare un'alternativa all'auto per i cittadini privati e ai furgoni per le imprese commerciali, essendo meno costose e più efficienti rispetto agli altri veicoli utilizzati finora. In Svizzera ci sono città dove è anche possibile noleggiare le e-cargo bike (www.carvelo.ch) e alcune, come ad esempio Zurigo, offrono già parcheggi adeguati alle esigenze delle cargo bike elettriche. Oltre ai vantaggi dal punto di vista economico, con l'impiego di e-cargo bike si prospettano effetti positivi anche sul clima e sulla salute.

Attualmente le e-cargo bike in genere sono omologate fino a 220 kg di peso complessivo e, con un rimorchio aggiuntivo, possono trasportare fino a tre bambini oltre al conducente. Come tutte le biciclette, al momento in Svizzera non possono superare la larghezza di un metro, mentre la lunghezza di solito supera nettamente i 2 metri. È prevista una regolamentazione delle dimensioni di tali mezzi nel quadro della legislazione per le aree di circolazione della mobilità lenta. I ciclomotori pesanti a un posto fra alcuni anni potranno avere un peso complessivo fino a 450 kg e una larghezza fino a 1,20 m, in modo da consentire il carico di un Europalett.²

Le e-cargo bike devono utilizzare l'infrastruttura del traffico ciclistico. L'infrastruttura stradale cittadina in Svizzera non è ancora pronta in modo capillare per fronteggiare queste nuove esigenze e non lo sarà nemmeno a lungo termine. Tra i punti critici vanno annoverate le isole spartitraffico sui guadi per biciclette tra le corsie che, nella maggior parte dei casi, non sono più larghi di due metri, ma anche le piste ciclabili strette, in controsenso o per effettuare sorpassi, nonché gli spazi dedicati, troppo corti, prima dei semafori.

La Fondazione di AXA per la prevenzione vede nel trend attuale l'inizio di uno sviluppo a lungo termine e stabile, che porterà le e-cargo bike a diventare un mezzo di trasporto radicato e ampiamente diffuso nel traffico cittadino. Le e-cargo bike, con tutte le loro varianti, in ambito urbano costituiscono un'alternativa molto promettente ai veicoli utilizzati finora per il trasporto di "piccoli" carichi o di persone. Per quanto riguarda la sicurezza delle e-cargo bike, al momento in Svizzera i dati concreti mancano ancora o non sono sufficienti. Stando alle conoscenze attuali non sono disponibili dati relativi agli incidenti, in quanto la categoria e-cargo bike non figura nelle statistiche di polizia sugli incidenti stradali.

Obiettivo del progetto

L'obiettivo della ricerca consiste nell'individuare raccomandazioni operative concrete per mettere in atto misure a scopo preventivo volte a garantire la sicurezza stradale delle e-cargo bike, destinate per lo meno ai seguenti gruppi target:

¹ [E-Cargobikes: Das grosse Geschäft mit den elektrischen Lastenrädern - Blick \(E-cargo bike: il grande giro d'affari delle bici da trasporto elettriche - Articolo apparso su Blick\)](#)

² [Aree destinate alla mobilità lenta: al via la consultazione \(admin.ch\)](#)

- imprese commerciali e fornitori
Per gli utenti di e-cargo bike nell'ambito di un impiego commerciale nella logistica cittadina. È necessario tenere conto dell'interfaccia sulla ricerca sui conducenti frequenti della Fondazione di AXA per la prevenzione.
- persone private
Per i cittadini privati che utilizzano le e-cargo bike nella vita quotidiana per il trasporto di merci proprie o di bambini.
- produttori e distributori
Per i produttori e i distributori che producono e/o vendono le e-cargo bike in Svizzera.
- amministrazione / proprietari di strade
Per gli enti pubblici che pianificano e progettano la costruzione e la manutenzione dell'infrastruttura stradale, affinché tengano conto delle esigenze delle e-cargo bike.

Le domande della ricerca:

1. Qual è lo stato attuale in merito all'uso di e-cargo bike in Svizzera, in particolare nelle città?
2. Vi sono segnali relativi a requisiti e problemi di sicurezza specifici per le e-cargo bike nel traffico stradale urbano?
3. Quali competenze aggiuntive sono necessarie per coloro che utilizzano le e-cargo bike, in particolare nel caso di un impiego più intenso a livello commerciale?
4. Come andrebbero predisposte le condizioni quadro a livello preventivo, infrastrutturale e legale in Svizzera per un impiego sicuro delle e-cargo bike?
5. Quali misure preventive possono evitare che si verifichino incidenti con le e-cargo bike in Svizzera?

Requisiti stabiliti dalla Fondazione per la prevenzione

- Lavoro di ricerca con un approccio orientato alla pratica e agli effetti, e che punti chiaramente l'attenzione sulla successiva pianificazione di misure preventive.
- La direzione di progetto è affidata a un'istituzione domiciliata in Svizzera.
- La durata del progetto non supera i 24 mesi.

Sono previsti due progetti parziali (PP), indipendenti tra loro. Alla conclusione del primo progetto parziale, il Consiglio di fondazione deciderà in merito all'esecuzione del secondo progetto parziale:

- Per la prima fase della ricerca (6 mesi), per l'esame della necessità di intervento sono previsti al massimo CHF 30 000.
- Qualora siano necessarie o si auspichino ulteriori ricerche sul campo più concrete, si procederà alla seconda fase del progetto (18 mesi), per la quale sono stanziati CHF 120 000, che includerà le raccomandazioni conclusive per la prevenzione rivolte a diversi gruppi target.
- In primo luogo saranno finanziati i contributi salariali.

Indicazioni sui possibili metodi

Nella prima fase della ricerca (PP 1) va individuata la necessità di intervento nell'ambito della sicurezza stradale per le e-cargo bike. A tal fine si potrebbe allestire una panoramica delle basi disponibili, una sorta di analisi della letteratura. A completamento di ciò, si potrebbe chiedere a degli esperti del settore delle bici cargo elettriche dove e in quale misura ritengono che vi sia necessità di intervento. In questo modo si potrebbe rispondere alle domande 1 e 2 della ricerca.

In base ai risultati del PP 1 si deciderà se sarà necessaria e auspicabile una ricerca più approfondita, da effettuarsi in una seconda parte del progetto (PP 2), al fine di comprendere i problemi di sicurezza attuali o anche futuri delle e-cargo bike e per predisporre la pianificazione di misure preventive concrete. In tal caso, si potranno esaminare questioni concrete sul campo, ad es. mediante l'osservazione di situazioni critiche (analisi di conflitti basate su video) o studi di condotte di guida su circuiti ad hoc oppure nel traffico cittadino reale, tenendo conto di possibili limitazioni di natura etica. In questo modo si potrebbe rispondere alle domande dalla 3 alla 5 della ricerca.

Tabella di marcia / Procedura

Una prima bozza della domanda di ricerca va presentata entro il **21 agosto 2024** alla Fondazione di AXA per la prevenzione (Pascal Schmidli, prevention@axa.ch).

Qualora sarà stato presentato un numero sufficiente di domande di ricerca, la Fondazione di AXA per la prevenzione ai primi di settembre valuterà i vari progetti e, entro metà settembre 2024, comunicherà un feedback in merito ai proponenti. Con il responsabile del progetto selezionato si discuterà poi come procedere. L'avvio del progetto è previsto per il quarto trimestre del 2024.

Nel caso in cui venisse presentato un numero troppo esiguo di domande di ricerca, il termine di scadenza per la presentazione verrà prorogato a novembre e l'avvio del progetto al primo o secondo trimestre del 2025.

Portata e contenuti della domanda di ricerca

La domanda di ricerca dovrà avere una lunghezza massima di dieci pagine e tematizzare i seguenti punti:

Aspetti generali

- Titolo del progetto (prestabilito)
- Obiettivi e incarico (prestabiliti)
- Responsabile di progetto / Persona di contatto: Cognome, nome, funzione
- Qualifica responsabile di progetto: Qualifica professionale, esperienza specifica nel settore
- Organizzazione del progetto: Quali altri partner sono coinvolti e con quali funzioni di progetto?

Dati relativi al progetto

- Premessa: Situazione di partenza, precedenti, studi preliminari, stato attuale della ricerca, bisogno di ricerca (prestabiliti)
- Obiettivo: Quali questioni e problematiche si mira a risolvere con l'esecuzione del progetto? (prestabilito)
- Procedura / metodi / approccio di soluzione: come deve essere eseguito il progetto?
- Disponibilità dei dati richiesti: i dati necessari sono accessibili? I dati richiesti verranno raccolti nel quadro del progetto?
- Piano di ricerca / programma di lavoro con le tappe fondamentali / tabella di marcia
- Risultati attesi / Utilità del progetto (prestabiliti)
- Pubblico target (prestabilito)
- Attinenza con la pratica / strategia di attuazione: che rilevanza pratica ha il progetto? Come sarà possibile attuare i risultati? Quale impatto vi aspettate?
- Disseminazione / comunicazione: (se ne occuperà la Fondazione di AXA per la prevenzione)
- Coordinamento con altri progetti o proposte di progetti: è prevista o possibile una collaborazione con progetti o proposte di progetti già in corso?
- Project controlling / analisi dei rischi / analisi dell'efficacia: come verrà valutato il successo (andamento, risultati) del progetto? Quali rischi potrebbero comprometterne il successo? A quali contromisure si è pensato?
- Etica / protezione dei dati: il progetto viola qualche aspetto della legge sulla ricerca sull'essere umano? È necessaria / prevista un'autorizzazione da parte di una commissione etica? Si ricorre all'impiego di dati personali?

Budget

- È richiesta la presentazione del budget del progetto. Costi / distribuzione dei pacchetti di lavoro / dispendio di tempo / suddivisione del lavoro (in caso di più partner). Le tariffe orarie massime accordate attualmente sono le seguenti:
 - direzione del progetto: CHF 182.00
 - esperti / scienziati con esperienza: CHF 157.00
 - collaboratori scientifici / collaboratori specializzati: CHF 133.00
 - segreteria: CHF 101.00
- Il progetto sarà finanziato anche da un'altra fonte? La prestazione sarà fornita personalmente?
- Budget complessivo del progetto in CHF
- Importo del finanziamento desiderato da parte della Fondazione di AXA per la prevenzione in CHF (al massimo CHF 150 000)

Persona di contatto

Per domande di carattere amministrativo

Pascal Schmidli, direttore della Fondazione di AXA per la prevenzione: prevention@axa.ch

Per domane relative al contenuto

Wernher Brucks, Consiglio di fondazione: wernher.brucks@zuerich.ch



AXA Stiftung
Prävention