

## INTERROGAZIONE N. 148.25

### Regolamentazione, sicurezza e contribuzione per veicoli leggeri a propulsione elettrica e biciclette

#### Premessa

Negli ultimi anni si è assistito a un notevole incremento dell'utilizzo di monopattini elettrici, biciclette elettriche, scooter elettrici e biciclette tradizionali, sia per spostamenti urbani sia per attività ricreative. Sebbene tali mezzi contribuiscano alla mobilità sostenibile, l'assenza di regole uniformi e di controlli adeguati ha generato criticità in termini di sicurezza, convivenza nello spazio pubblico ed equità contributiva nella manutenzione delle infrastrutture.

#### Problematiche legate ai monopattini elettrici e alla sicurezza stradale

La rapida diffusione dei monopattini elettrici ha purtroppo portato a un aumento significativo di incidenti, molti dei quali con conseguenze gravi e, in diversi casi, mortali. In Svizzera, tra il 2019 e il 2023, sono stati documentati circa **400 infortuni gravi** e **7 decessi** legati a questo mezzo. In Italia, ad esempio, nello stesso periodo, si è passati da 2'929 incidenti nel 2022 a 3'365 nel 2023, con un aumento dei decessi da 16 a 21; le proiezioni per il 2025 indicano fino a 27 vittime.

A livello mondiale, gli incidenti legati all'uso di monopattini elettrici e biciclette elettriche sono in forte aumento, con tendenze preoccupanti evidenziate da vari studi internazionali. Negli Stati Uniti, ad esempio, gli incidenti con monopattini elettrici sono cresciuti del 45% tra il 2017 e il 2022, passando da 8.566 a 56.847 casi. Allo stesso tempo, gli incidenti con biciclette elettriche sono aumentati in modo significativo, passando da 751 nel 2017 a 23.493 nel 2022. In questo periodo, a livello globale, sono stati registrati almeno 233 decessi legati a dispositivi di micromobilità come monopattini e biciclette elettriche.

Le cause di questi incidenti sono molteplici e spesso interconnesse. L'uso del casco tra gli utenti di monopattini elettrici risulta estremamente basso, con circa il 95% dei conducenti che non lo indossano, aumentando così il rischio di lesioni gravi in caso di caduta. Molti incidenti coinvolgono anche fattori come alcol, velocità e condizioni stradali pericolose: circa l'80% degli incidenti con monopattini elettrici derivano da cadute, mentre il restante 20% è imputabile a superfici stradali non sicure. Anche la demografia gioca un ruolo rilevante: gli utenti più giovani, in particolare tra i 18 e i 29 anni, rappresentano quasi la metà degli incidenti registrati.

Il crescente numero di incidenti legati all'uso di monopattini elettrici, biciclette elettriche e altri veicoli leggeri, con esiti anche gravi e mortali, rende evidente la necessità di un intervento tempestivo. La situazione in Ticino riflette e in alcuni casi amplifica il trend nazionale: tra il 2022 e il 2023 gli incidenti con monopattini elettrici sono più che raddoppiati, passando da 11 a 27, con un incremento dei feriti gravi e la registrazione di un decesso.

Inoltre spesso le lesioni sono spesso concentrate a testa, viso e arti superiori, con traumi cranici più frequenti rispetto ai motociclisti. La situazione è aggravata dall'uso improprio di questi mezzi su marciapiedi e zone pedonali, strade usate in contromano rispetto alla direzione di marcia, nonostante il divieto, generando rischi aggiuntivi per i pedoni e ai mezzi a motore.

Questi dati evidenziano l'urgenza di interventi normativi e infrastrutturali mirati a migliorare la sicurezza degli utenti di monopattini elettrici e biciclette elettriche. L'adozione di regolamenti più severi sull'uso del casco, la creazione di percorsi dedicati e la promozione di campagne di

**INTERROGAZIONE N. 148.25**

sensibilizzazione alla sicurezza stradale rappresentano strumenti fondamentali per ridurre gli incidenti e proteggere gli utenti vulnerabili.

Seppur la regolamentazione della circolazione stradale in Svizzera rientra prevalentemente nella competenza della Confederazione, in particolare per quanto attiene le norme di circolazione, l'omologazione dei veicoli e le dotazioni di sicurezza obbligatorie, il Cantone ha tuttavia la possibilità – e, in situazioni di urgenza e rilevanza sociale, il dovere – di farsi promotore di istanze e proposte presso le competenti autorità federali, affinché vengano avviati gli adeguamenti legislativi necessari.

Alla luce di questi dati, si chiede al Consiglio di Stato del Cantone Ticino di attivarsi, sia direttamente presso la Confederazione, sia attraverso la Conferenza dei direttori cantonali dei trasporti e altri canali istituzionali, affinché a livello federale vengano esaminate e implementate le misure necessarie per migliorare la sicurezza, la regolamentazione tecnica e il controllo sull'uso di tali mezzi.

**Per le facoltà concesse, chiediamo quindi al Consiglio di Stato:**

1. Ritiene opportuno o possibile valutare l'introduzione/ (o reintroduzione per le biciclette) l'obbligo di targa e assicurazione RC per monopattini elettrici, biciclette elettriche e scooter elettrici?
2. Sarebbe favorevole a richiedere solo la targa (senza RC) per biciclette tradizionali e mountain bike, escludendo i minori di 14 anni?
3. Sarebbe possibile definire un importo annuo per l'eventuale introduzione della targa, differenziato in base alla tipologia di veicolo (biciclette tradizionali, monopattini e biciclette elettriche, scooter elettrici)?
4. Condivide l'idea che questo contributo garantirebbe equità nel finanziamento delle piste ciclabili e delle infrastrutture dedicate, analogamente alla tassa di circolazione per le automobili?
5. Intende introdurre nel Cantone, seguendo l'esempio di quanto già fatto in passato con la legge sul divieto di fumo, l'obbligo di dotare monopattini elettrici, biciclette elettriche e scooter elettrici di casco protettivo e di dispositivi di illuminazione anteriori, posteriori e indicatori di svolta?
6. Quante multe sono state emesse in Ticino per queste infrazioni negli ultimi 3 anni (nelle differenti polizie: locali, comunali e raggruppamenti)?
7. Intende potenziare i controlli (in collaborazione con le polizie locali) e inasprire le sanzioni per monopattini che circolano su marciapiedi, o in contromano, o in zone pedonali, in violazione delle norme di sicurezza o sotto l'effetto di sostanze che alterano lo stato di attenzione alla guida di questi mezzi?
8. È disponibile a promuovere campagne informative e corsi di formazione per un uso sicuro e responsabile dei veicoli leggeri elettrici?
9. Valuterebbe l'implementazione, nei servizi di bike sharing, di armadietti con caschi a noleggio tramite QR code, integrati nella stessa app di prenotazione del mezzo, come già sperimentato nel progetto pilota di noleggio di materiale sportivo a Montagnola?

Sara Beretta Piccoli

Albertini - Ambrosetti - Corti - Filippini - Galeazzi - Mobiglia -  
Mossi Nembrini - Ortelli P. - Pronzini - Savary