

Sebbene rappresentino solo una piccola percentuale sul totale degli incidenti, quelli in bicicletta sono una realtà ampiamente documentata dalle statistiche e fanno dell'Italia uno dei paesi a maggior rischio in Europa. Sicuramente sugli incidenti con bicicletta in Italia incidono il maggior traffico, sempre meno attento verso la categoria dei ciclisti e il comportamento di questi ultimi, spesso inosservanti delle più elementari regole della strada per non parlare poi di un'ancora insufficiente estensione di piste ciclabili. Anche le caratteristiche tecniche e di sicurezza del mezzo, la bicicletta ed i suoi accessori, hanno una incidenza importante. Del problema se ne è interessata l'Unione europea ha provveduto a indicare nuovi parametri e l'obbligo da parte dei Paesi produttori di recepirne le indicazioni.

Le norme, individuate e da rispettare attraverso prove su strada e di laboratorio, fissano l'integrità strutturale di telai e delle forcelle e si occupano, tra l'altro, dello spazio di arresto: ad esempio una bicicletta da corsa a norma che viaggia alla velocità di 25 km/h su terreno asciutto, deve arrestarsi entro i 6 metri, mentre sul bagnato, a una velocità di 16 km/h, lo spazio di frenata dovrà essere massimo di 5 metri. Le norme forniscono anche metodi per valutare i vari modelli: da città, da trekking, da bambino e ragazzo, mountain bike e biciclette da corsa, con prove di tipo dinamico, cioè mediante l'osservazione degli effetti causati dalla caduta di un peso da una certa e di resistenza a fatica, mediante una simulazione di uso prolungato della bicicletta.

Tali norme sono quelle adottate dalle aziende del settore (produttori, distributori, ecc.) per dichiarare la conformità dei propri prodotti o per ottenere una certificazione di conformità da parte di un laboratorio specializzato. Per agevolare l'introduzione della normativa tecnica in Europa e ridurre i problemi di distribuzione è stato concordato un periodo transitorio, fino a novembre 2006 il quale sarà possibile utilizzare sia le norme tecniche pre-esistenti sia le nuove norme europee.

Anche gli accessori devono rispettare la nuova normativa. Tra questi il seggiolino che viene ora classificato in base al peso del bambino e al suo posizionamento: da 9 a 22 kg per il trasporto di quelli montati dietro, da 9 ad un massimo di 15 kg per i seggiolini montati tra manubrio e sellino.

I "caschi sicuri", si riconoscono perché sono marcati con l'indicazione EN 1078, oltre che con la sigla CE. Devono inoltre essere leggeri, ventilati, facili da mettere/togliere, utilizzabili con gli occhiali, rivestiti internamente con materiali non irritanti; non limitare la capacità uditiva; consentire una 'ampiezza del campo visivo almeno pari a 105° in orizzontale, 25° verso l'alto, e 45° verso il basso; avere un sottogola di almeno 1,5 cm per evitare il rischio di taglio e di strangolamento. In tema di utilizzo di caschi protettivi, ciò che è obbligatorio per i professionisti delle due ruote (anche a seguito di tragici incidenti), è per ora solo una raccomandazione.