

SaronnoNews

In dieci anni in provincia di Varese 3mila ciclisti feriti e 20 morti: l'analisi del Politecnico di Milano

Ilaria Notari · Thursday, October 23rd, 2025

(Foto di archivio)

Un decennio di incidenti ciclistici raccontato attraverso mappe e dati geolocalizzati raccolti da un gruppo di studiosi del Politecnico di Milano in collaborazione con l'ISTAT. Il nome del progetto è indicativo: *“Atlante italiano dei morti e dei feriti gravi in bicicletta”* e offre un quadro molto ampio sulla sicurezza stradale in bicicletta dando un senso e chiavi di lettura a numeri che diventano una vera e propria analisi del territorio. L'unico limite agli approfondimenti ha riguardato la privacy: non tutti i dati possono essere resi pubblici per essere analizzati.

La ricerca riguarda un **periodo che va dal 2014 al 2023**, integra le banche dati ISTAT sugli incidenti stradali con un approccio spaziale e cartografico (GIS), permettendo di visualizzare i luoghi esatti dove si verificano gli eventi, e di confrontare i risultati su scala nazionale, regionale, provinciale e comunale. A farsi carico della ricerca un professore, **Paolo Bozzuto** del Dipartimento di Architettura e Studi Urbani del Politecnico, coadiuvato da **Fabio Manfredini, Emilio Guastamacchia e Shidsa Zarei**. Tutto è iniziato dall'incidente occorso a **Davide Rebellin**, investito da un camionista che ha scatenato il bisogno di fare qualcosa. «Non bastava il cordoglio – ci ha detto il professor Bozzuto alla presentazione dei dati il 21 ottobre – occorreva approfondire la conoscenza, unico strumento per poter cambiare davvero le cose».

E lo strumento che ne è venuto fuori può essere utilissimo per gli amministratori nazionali e locali per capire quali possano essere gli interventi più urgenti da effettuare.

L'approccio: dal dato statistico al territorio

Il progetto utilizza le coordinate geografiche degli incidenti, introdotte da ISTAT dal 2013, e le combina con variabili di contesto come la tipologia della strada, condizioni del tempo, orari e giorni della settimana). Tutti questi dati sono stati inseriti in lavagne interattive che permettono di esplorare l'incidentalità ciclistica nella geografia del nostro Paese permettendoci di andare su insiemi sempre più piccoli, fino al dettaglio comunale che può essere analizzato criticamente assieme da altri fattori sociali.

«La nostra ambizione è fornire un atlante dinamico che aiuti enti pubblici e amministrazioni a leggere i dati in chiave territoriale, individuando priorità e strategie di intervento per la sicurezza dei ciclisti» ha detto il prof. Paolo Bozzuto a capo del progetto.

I numeri nazionali

A livello nazionale, nel periodo 2014–2023 si confermano forti differenze territoriali. Le regioni con il più alto numero assoluto di incidenti ciclistici sono:

- **Lombardia** – 41.502 incidenti
- **Emilia-Romagna** – 30.447
- **Veneto** – 23.139
- **Toscana** – 16.742
- **Piemonte** – 9.994
- **Lazio** – 6.598

La media nazionale del tasso di incidentalità ciclistica (cioè la quota di incidenti in bicicletta sul totale degli incidenti stradali) si attesta sull'8,2%, ma con ampie variazioni: le aree di pianura e costiere risultano molto più colpite rispetto alla dorsale appenninica e alle regioni montane. Ovviamente dipende dal numero di utilizzatori del mezzo.

La situazione in Lombardia

La Lombardia, come visto nell'elenco, è la regione con il numero più alto di eventi che coinvolgono ciclisti. **Oltre 41 mila incidenti in dieci anni** sono una quantità che deve far correre ai ripari e risulterebbe limitante fermarsi alla responsabilità di ciclisti indisciplinati. La maggiore densità di traffico urbano e la diffusione della bici come mezzo quotidiano contribuiscono a questa concentrazione. Tuttavia, l'analisi per provincia mostra differenze notevoli tra i territori: Milano domina per numeri assoluti, ma **anche aree come Varese, Bergamo e Brescia evidenziano valori significativi in rapporto alla popolazione e alla rete viaria**.

La provincia di Varese: 3.301 incidenti in dieci anni

Nel decennio 2014–2023 la provincia di Varese ha fatto registrare 3.301 incidenti ciclistici, posizionandosi tra le prime province lombarde per frequenza di sinistri che coinvolgono biciclette. Si tratta di **una media di oltre 330 incidenti all'anno**, con una distribuzione piuttosto costante e un picco nel 2016 (373 casi).

Andamento temporale e stagionalità

Il numero di incidenti cala nel 2020, durante il periodo pandemico, per poi risalire gradualmente negli anni successivi. Le stagioni più critiche risultano primavera ed estate, mentre il picco settimanale si concentra tra mercoledì e sabato, con una distribuzione omogenea durante il giorno.

Tipologie e dinamiche

I dati provinciali mostrano che:



Il 76% degli incidenti coinvolge un'automobile, confermando il peso del traffico motorizzato;

Il 10% riguarda scontri tra due bici o cadute autonome;

Il 5% coinvolge veicoli commerciali e circa il 3% motocicli.

Le tipologie più frequenti sono gli scontri laterali e frontali-laterali, che rappresentano oltre il 70% dei casi. Seguono le cadute e i tamponamenti.

Le strade a doppio senso di marcia risultano le più pericolose, con circa 1.800 incidenti, seguite dalle rotatorie (680 casi) e dagli incroci segnalati o semaforizzati (oltre 1.000 casi in tutto).

Nel 90% dei sinistri le condizioni erano di tempo sereno e strada asciutta, indicando che il rischio dipende più dalla geometria stradale e dal traffico che dalle condizioni climatiche.

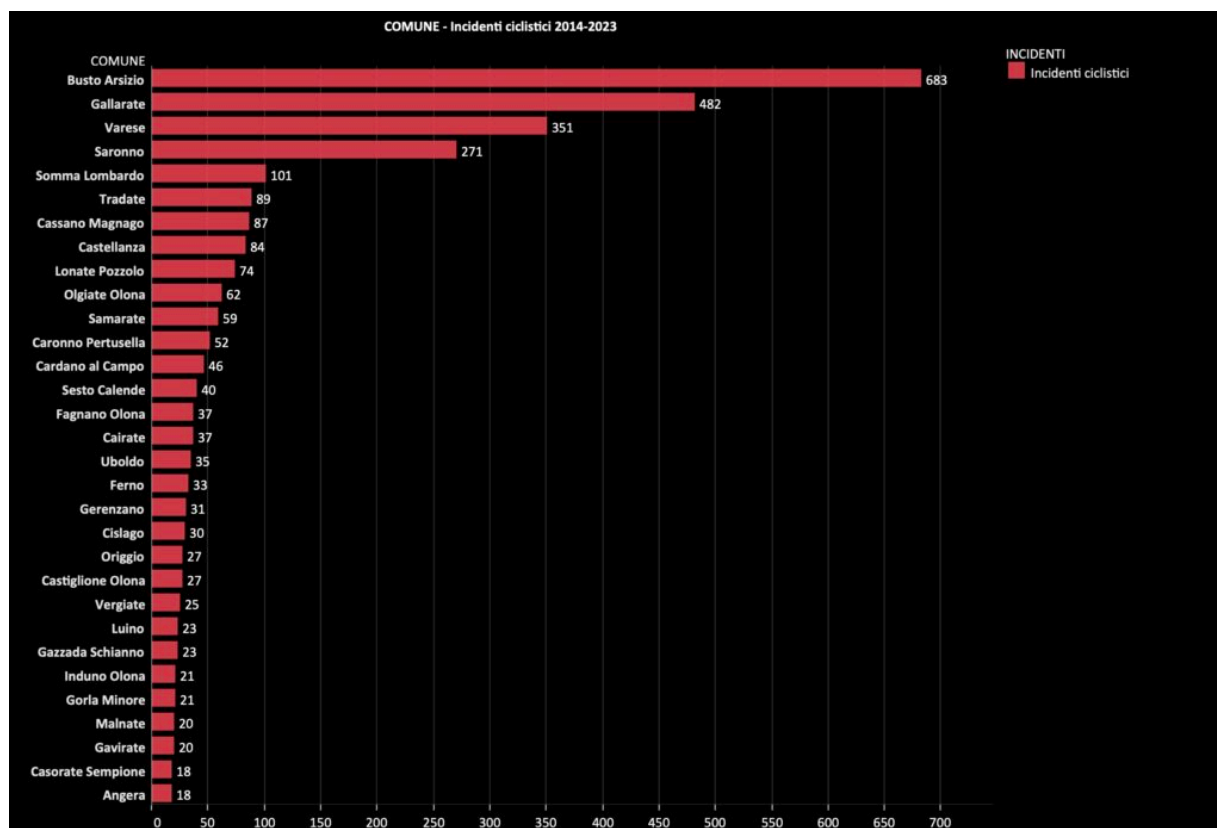
Conseguenze: feriti e decessi

Nel decennio si contano in provincia **circa 3.000 feriti e una ventina di vittime tra i ciclisti**. Le **fasce d'età più colpite sono quelle tra i 30 e i 64 anni**, cioè la popolazione adulta che utilizza la bicicletta sia per lavoro sia per attività sportiva. Gli uomini rappresentano oltre l'80% delle persone coinvolte. La mortalità resta contenuta ma significativa, con un'incidenza dello 0,6% sul totale degli incidenti.

I comuni più colpiti

Nel territorio varesino, i centri urbani più esposti coincidono con le aree di maggiore densità abitativa e traffico veicolare.

I dieci comuni con più incidenti ciclistici nel decennio 2014–2023 sono:



Questo è l'ordine che rappresenta le dimensioni dei principali comuni della provincia, con alcune specificità: Gallarate, pur essendo più piccola di Varese, registra **un numero di incidenti maggiore**. Ciò potrebbe riflettere anche il più intenso uso della bicicletta nelle aree pianeggianti rispetto al capoluogo; del resto, anche le altre città che seguono sono tutte concentrate nella zona meridionale della provincia. All'opposto troviamo Malnate, sesto comune per numero di abitanti, che compare più in basso nell'elenco.

Comune	Incidenti ciclistici
Busto Arsizio	683
Gallarate	482
Varese	351
Saronno	271
Somma Lombardo	101
Tradate	89
Cassano Magnago	87
Castellanza	84
Lonate Pozzolo	74
Olgiate Olona	62

Altri centri di rilievo sono Samarate (52), Cardano al Campo (46), Caronno Pertusella (40) e Malnate (37). Anche comuni più piccoli ma attraversati da assi viari importanti – come Vergiate, Gazzada Schianno, Induno Olona o Gavirate – mostrano valori non trascurabili.

La diffusione territoriale dimostra che l'incidentalità ciclistica non è solo un fenomeno urbano, ma coinvolge anche aree di cintura e zone semi-rurali dove le infrastrutture ciclabili sono meno sviluppate.

Quando e dove si verificano gli incidenti

Le analisi temporali indicano una concentrazione di sinistri nelle ore diurne, in particolare tra le 7 e le 9 del mattino e tra le 17 e le 19, cioè nei momenti di maggiore traffico per il pendolarismo. Lungo la rete stradale, gli incidenti si concentrano sugli assi di collegamento tra i centri principali, come la SS33 del Sempione e la viabilità provinciale lungo la valle dell'Olonza e il Varesotto orientale.

Il contesto regionale

La **provincia di Varese rappresenta circa l'8% del totale lombardo degli incidenti ciclistici** registrati nel decennio. Si tratta di un dato importante, perché il territorio varesino ha una rete viaria densa ma non dispone ancora di un sistema ciclabile continuo e protetto tra i principali centri. Le analisi GIS mostrano che molti incidenti avvengono su tratti privi di corsie dedicate, in prossimità di incroci e rotatorie, spesso su strade provinciali o comunali con elevato flusso di traffico misto.

Verso un osservatorio permanente

L'integrazione dei dati ISTAT con la geolocalizzazione e la visualizzazione interattiva rappresenta un passo avanti nella lettura del fenomeno. I risultati della ricerca sono visualizzabili qui <https://craft.dastu.polimi.it/it/articles/15> e a disposizione di tutti liberamente. Per la prima volta è possibile osservare dove e come si verificano gli incidenti, e utilizzare queste informazioni come base per politiche di sicurezza e pianificazione territoriale.

Il progetto dell'Atlante punta ad aggiornare regolarmente il dato per poter valutare anche il progredire degli interventi.

This entry was posted on Thursday, October 23rd, 2025 at 7:00 am and is filed under [Brianza](#), [Varesotto](#)

You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. You can skip to the end and leave a response. Pinging is currently not allowed.