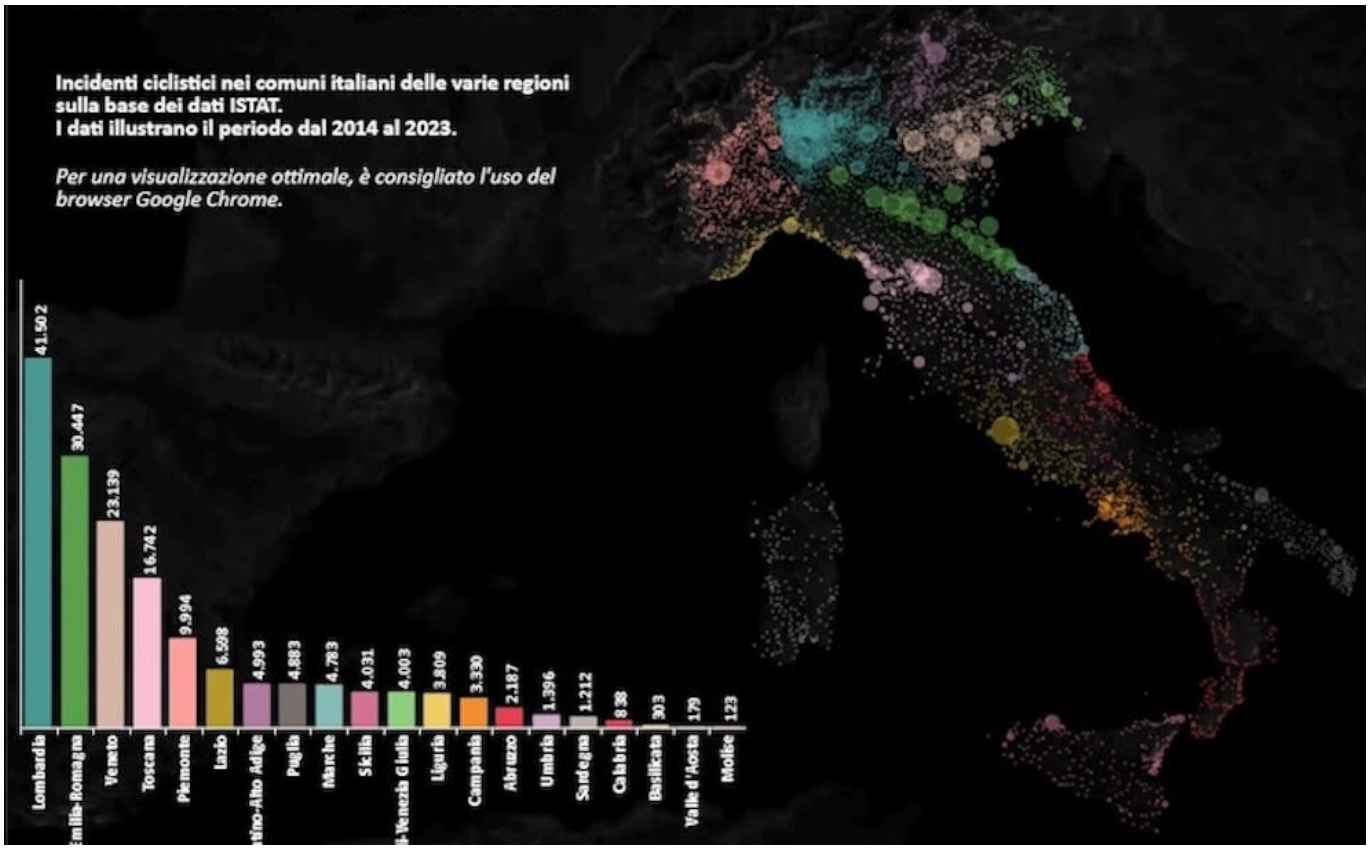
Dieci anni di incidenti raccontano città ancora poco amiche della bicicletta

27 Ottobre 2025



PESCARA – Un gruppo di ricerca del Centro di Competenze Territori AntiFragili (CRAFT) del Dipartimento di Architettura e Studi Urbani (DAStU) del Politecnico di Milano ha realizzato un lavoro pionieristico: “The Atlas of the Dead (and badly injured) Cyclists in Italy / Atlante Italiano dei Morti (e dei feriti gravi) in Bicicletta”, un progetto che per la prima volta offre una visione completa, comune per comune, del fenomeno dell’incidentalità ciclistica in Italia.

Attraverso cinque dashboard interattive, recentemente rese pubbliche, il gruppo guidato da CRAFT analizza in modo capillare i dati ISTAT sugli incidenti stradali che hanno coinvolto biciclette nel decennio 2014-2023.

Le mappe e i grafici, consentono di esplorare non solo i numeri complessivi, ma anche la localizzazione precisa dei sinistri avvenuti negli anni 2022-2023 — le prime due annate in cui ISTAT ha reso disponibili le coordinate geografiche.

Obiettivo della ricerca: indagare i fattori di rischio e le criticità che continuano a causare morti e

feriti tra chi sceglie la bicicletta — per lavoro, svago, turismo o sport — e fornire uno strumento utile per politiche più efficaci di sicurezza stradale e mobilità sostenibile.

Abruzzo: l'8% degli incidenti stradali coinvolge ciclisti – Dai dati emerge che, tra il 2014 e il 2023, in Abruzzo si sono verificati 27.479 incidenti stradali, di cui 2.187 con il coinvolgimento di biciclette. Gli incidenti ciclistici rappresentano dunque circa l'8% del totale regionale, una quota non trascurabile in rapporto al traffico complessivo.

Le persone più colpite appartengono alle fasce d'età centrali (45–64 anni), a conferma di un'utenza prevalentemente adulta, spesso composta da ciclisti urbani o sportivi. I decessi restano numericamente contenuti, ma la loro distribuzione nel tempo evidenzia la persistenza di situazioni di rischio, soprattutto nei contesti urbani.

Pescara: 582 incidenti in dieci anni, tre morti e troppi incroci pericolosi – A livello comunale, Pescara è il centro con la maggiore incidenza di sinistri che coinvolgono biciclette: 582 incidenti nel periodo 2014-2023. La gran parte degli episodi si concentra lungo le arterie cittadine a traffico misto, dove auto e bici condividono la carreggiata.

Le collisioni laterali e frontale-laterali dominano la scena, tipiche delle intersezioni urbane e delle manovre di svolta non protette.

Le tre vittime censite a Pescara in dieci anni si concentrano proprio nella categoria più insidiosa: gli scontri laterali.

Quando accadono gli incidenti – La dashboard "Giorni e Orari" mostra un andamento coerente con i flussi della mobilità quotidiana:

- ore di punta: tra le 8-9 del mattino e le 17-20 di sera;
- giorni più critici: martedì e mercoledì, con un picco di oltre 90 incidenti complessivi;
- stagione più a rischio: estate, periodo in cui aumentano gli spostamenti ciclabili e turistici.

La distribuzione temporale suggerisce che la maggior parte dei sinistri avviene in condizioni ordinarie di traffico urbano, non durante uscite sportive o eventi straordinari.

Le cause e le prospettive per la città – Il quadro pescarese evidenzia un problema strutturale: la convivenza difficile fra biciclette e veicoli a motore. Oltre due terzi degli incidenti derivano da interazioni con autovetture, spesso in incroci o corsie condivise dove manca una separazione fisica o visiva.

Da qui alcune direttrici di intervento che i ricercatori del Politecnico di Milano suggeriscono come prioritarie:

- riprogettare le intersezioni con maggiore attenzione ai flussi ciclabili;

- estendere le “zone 30” e le misure di traffic calming nelle aree centrali;
- potenziamento della rete ciclabile protetta, oggi frammentaria;
- campagne di sensibilizzazione mirate alle fasce orarie di punta e ai conducenti abituali.

Un invito a riflettere (e ad agire) – Le dashboard di CRAFT-DAStU non sono soltanto un archivio di numeri, ma una mappa viva della sicurezza sulle strade italiane. Per il Comune di Pescara — dove la bicicletta è indubbiamente presente nei progetti di mobilità e nel tempo libero — i dati dell’Atlante rappresentano un’occasione concreta per orientare scelte politiche e tecniche basate su evidenze, non su impressioni. Capire dove, quando e come avvengono gli incidenti è il primo passo per costruire una città davvero ciclabile, capace di proteggere chi pedala ogni giorno.

Per le tabelle consultare la pagina: **DASHBOARD**

Così, in una nota stampa, *Giancarlo Odoardi – Esperto promotore mobilità ciclistica (EPMC)*