

Insieme sulla stessa via

perché la strada è di tutti e prendersi cura dei ciclisti è un dovere collettivo



ATTI DEL CONVEGNO IN MEMORIA DI PAOLO CESOLINI

**28 marzo 2026 nella Sala Rossa del Palazzo della Provincia di Verona,
moderatore Stefano Brunello Coordinatore del Centro Studi PD**

**26 maggio 2026 nella Sala Civica E. Turri a Corte Torcolo di Cavaion,
col patrocinio di Sabrina Tramonte Sindaca di Cavaion Veronese,
moderatrice Alessandra Salardi in rappresentanza del Centro Studi PD**

Apertura e senso del convegno

Stefano Brunello apre i lavori sottolineando come il convegno sia una risposta civile a una ferita che ha colpito la comunità. Introduce il tema riportando la riflessione della moglie di Paolo Cesolini Barbara Garofalo, che ha ispirato l'intero evento, ponendo l'accento sulla politica come forma di "cura":

"Nei giorni seguenti alla tragedia ho iniziato a pensare che forse l'accaduto aveva un significato collettivo. Mi sono ricordata che Platone scrive che la vera arte del politico è avere cura di tutti gli uomini. E allora mi sono chiesta se la politica fosse in grado di produrre soluzioni per prendersi cura di questi cittadini vittime inconsapevoli di una violenza comportamentale. Mi sono rivolta al mio partito e se con questa iniziativa riuscissimo a salvare anche solo una vita di cui non verremo mai a conoscenza quello che è successo avrebbe un senso."

Prospettive

Il convegno pone la necessità di mettere a sistema i vari livelli amministrativi, partendo dalla proposta di una regia provinciale per condividere buone pratiche e superare il falso mito della supremazia dell'automobile. Il convegno punta l'attenzione sull'impegno solenne dei relatori a collaborare per una governance integrata. La proposta di una cabina di regia provinciale e regionale è posta come il passo necessario per superare la frammentazione e porre la tutela della vita umana al centro di ogni scelta urbanistica e trasportistica.

I proponenti ed i relatori del convegno auspicano di poter diffondere questa proposta e queste sensibilità a livello nazionale, proponendo di integrare questi contenuti nelle varie proposte di legge e facendo rete con associazioni e portatori di interesse.

1. Il fondamento giuridico della "cura"

Stefano Brunello Coordinatore del Centro Studi PD

La tutela del ciclista è un obbligo normativo e non solo morale:

- Legge n. 2/2018: rappresenta lo spartiacque normativo che riconosce la bicicletta come mezzo di trasporto prioritario per la mobilità sostenibile. Brunello evidenzia che questo riconoscimento impone ai pianificatori di garantire pari dignità e sicurezza ai ciclisti rispetto ai veicoli a motore
- Responsabilità pubblica e PDL Ghio: viene richiamata la proposta di Legge Nazionale (n. 2523) per il rafforzamento della tutela degli utenti vulnerabili. L'obiettivo è passare da una colpevolizzazione del singolo a una "responsabilità di sistema", dove la progettazione dell'ambiente stradale deve essere intrinsecamente sicura ("perdonante").

2. Sicurezza stradale e mobilità ciclistica in Veneto

Diego Ruzza Assessore ai Trasporti, Mobilità e Lavori pubblici della Regione Veneto

L'intervento ha delineato l'imponente sforzo finanziario e normativo della Regione:

- Legge Regionale 39/91: lo strumento cardine per finanziare interventi di messa in sicurezza (rotonde, percorsi protetti, illuminazione)
- Investimenti: stanziati 18 milioni di euro per il bando sicurezza e oltre 180 milioni per il completamento delle grandi ciclovie (Sole, Vento, Garda, Treviso-Ostiglia).
- Prevenzione: poiché il 50% degli incidenti è causato da distrazione, la Regione punta sulla formazione scolastica dei nuovi conducenti. La strategia regionale non si limita quindi alle infrastrutture, ma investe massicciamente nell'educazione stradale nelle scuole per formare conducenti consapevoli.

3. Specificità dei ciclisti e della ciclabilità nel veronese

Marco Passigato progettista pianificatore e formatore sulla mobilità ciclistica e sostenibile, esponente FIAB

- Specificità dei ciclisti: sulla strada ci sono tanti tipi di ciclisti, quelli che si spostano dalla frazione al capoluogo comunale per andare a scuola o al lavoro, coloro che si spostano per motivi ricreativi e quelli che pedalano per finalità sportive. Ci sono anche tanti tipi di strade, di livelli di traffico e di automobilisti. Il tema non è semplice e anche le recenti proposte di legge delle associazioni sportive ciclistiche nazionali evidenziano punti di vista e contenuti differenti. Va tenuto presente che la strada è di tutti e tutti la devono poter fruire in sicurezza

- Ciclabilità nel veronese: ci sono e si stanno costruendo importanti percorsi ciclabili territoriali di qualità. Nell'ambito della zona attorno al Garda e alcune valli e direttrici della pianura, anche strade di medio ed alto traffico, spesso sono utilizzati dai ciclisti sportivi, cicloturisti e mobilità ciclistica locale. Sulle strade minori a volte il traffico automobilistico è scarso ma molto veloce
- Infrastrutture leggere: in Provincia di Trento si stanno realizzando “corsie ciclabili” extraurbane su strade provinciali; sono possibili anche “strade a priorità ciclistica”; si tratta di modelli europei che permettono interventi rapidi
- Codice della Strada: indica, ove possibile, l'obbligo del metro e mezzo di distanza laterale per i sorpassi, ma la presenza molto diffusa della linea continua di mezzogiorno rende poco praticabile questo provvedimento
- Cabina di Regia Provinciale: per gestire al meglio questa complessità Passigato ha proposto l'istituzione di una Cabina di Regia a livello provinciale per coordinare i Comuni, spesso troppo piccoli per pianificare autonomamente, garantendo continuità ai percorsi e uniformità tecnica.

4. Atlante italiano dei morti (e dei feriti gravi) in bicicletta: uno sguardo sul territorio veronese e sul Garda

Paolo Guastamacchia e Fabio Manfredini, Politecnico di Milano - Mapping and Urban Data Lab

La quarta sessione del convegno ha offerto una disamina tecnica di altissimo profilo, focalizzata sulla necessità di fondare le politiche di sicurezza stradale su quadri conoscitivi scientifici e rigorosi. I due ricercatori del Politecnico di Milano hanno presentato gli esiti e le evoluzioni dell'Atlante italiano dei morti e feriti gravi in bicicletta, un progetto di ricerca accademica e responsabilità sociale volto a mappare e comprendere le reali dinamiche dell'incidentalità ciclistica sul territorio nazionale e, nello specifico, nella provincia di Verona e nel bacino del Lago di Garda:

- L'anomalia del caso veronese: Quota Modale vs Incidentalità

Il Dott. Manfredini ha introdotto l'analisi quantitativa svelando un primo, allarmante indicatore macro-provinciale. Incrociando le fonti di dati più recenti sulla “quota modale” (ovvero la percentuale di cittadini che utilizza abitualmente la bicicletta per i propri spostamenti) con la percentuale di sinistri stradali che coinvolgono ciclisti, emerge una forte disparità territoriale. Mentre nelle province limitrofe di Trento e Brescia il livello di incidentalità risulta mediamente proporzionale all'effettivo utilizzo del mezzo, la provincia di Verona registra un tasso di incidenti decisamente superiore rispetto alla sua quota modale. Questo dato evidenzia una criticità ambientale intrinseca al territorio scaligero, dove l'atto di pedalare espone l'utente a un fattore di rischio oggettivamente più elevato rispetto ad altre aree geografiche confinanti

- I limiti metodologici del monitoraggio istituzionale

L'Arch. Guastamacchia e il Dott. Manfredini hanno espresso una forte critica strutturale nei confronti della banca dati nazionale ISTAT, definendola profondamente “autocentrica”. Il sistema di rilevazione attuale, derivato dai verbali delle forze dell'ordine, raccoglie informazioni estremamente dettagliate riguardanti i veicoli a motore (cilindrata, anni di patente del conducente, tipologia di autovettura), ma rimane quasi del tutto cieco sulle caratteristiche dei velocipedi (tipologia di bicicletta, presenza di e-bike, sistemi di illuminazione o motivi dello spostamento).

Inoltre, il monitoraggio sconta due limiti operativi invalicabili per gli amministratori locali:

- il ritardo temporale: la pubblicazione dei dati strutturati avviene con circa 18 mesi di ritardo, impedendo ai tecnici comunali di agire tempestivamente sulle emergenze viabilistiche attuali.
- il fenomeno del “sommerso”: i dati ufficiali fotografano solo la punta dell'iceberg. Tutta l'incidentalità minuta (chi cade autonomamente, riporta contusioni lievi e non avvia un sinistro assicurativo o un verbale) non viene registrata. Per superare questa cecità, il laboratorio del Politecnico propone l'incrocio sistematico dei dati delle forze dell'ordine con i registri di accesso dei Pronto Soccorso sanitari

- L'affondo analitico sulla “Cintura del Garda”: I dati aggiornati al 2024

Entrando nel dettaglio del territorio gardesano, il laboratorio ha isolato una cintura di 34 comuni (compresi i territori dell'entroterra) analizzando la serie storica e integrando i dati inediti fino al 2024. Il bilancio complessivo dell'area è drammatico: si registrano oltre 1.200 incidenti, 19 morti e 1.200 feriti gravi. Grazie alla georeferenziazione sistematica introdotta nell'ultimo triennio, i ricercatori hanno potuto sovrapporre le mappe dei sinistri alle “mappe termiche” dei flussi ciclistici (derivate dall'applicazione sportiva Strava Metro), dimostrando una correlazione geometrica quasi perfetta tra l'intensità della frequentazione stradale e la densità degli impatti lungo la Gardesana Orientale e Occidentale.

I dati hanno evidenziato che la quota di incidenti ciclistici sul totale dei sinistri viabilistici (che comprende anche i comparti auto e pedoni) assume nei comuni lacustri proporzioni uniche a livello nazionale, ben superiori alla media provinciale del 14%:

- Bardolino: Un quarto dei sinistri totali (25%) coinvolge un ciclista nei giorni feriali, dato che sale al 28% nei festivi

- Sirmione: Registra oltre il 20% di incidenza nei giorni lavorativi e tocca il 28% nel fine settimana

- Polpenazze: Evidenzia picchi di concentrazione del 30% durante il weekend

- Desenzano del Garda, Riva del Garda, Lazise e Malcesine assorbono da soli, per ragioni di carico turistico e densità di flussi, oltre un terzo dell'incidentalità dell'intero bacino

- Lesasperazione dell' "Effetto Weekend" e il trend dei sinistri monoveicolo

Un ulteriore elemento di profonda novità emerso dall'analisi dell'ultimo triennio riguarda la concentrazione temporale. Se storicamente l'incidentalità festiva si attestava intorno al 25%, i dati più recenti dimostrano che nel weekend si concentra ormai il 35% dei sinistri totali. Questo picco è dettato dalla complessa commistione spaziale che si verifica la domenica, dove sulle medesime arterie extraurbane convivono i flussi del traffico pesante residuo, le autovetture dei visitatori stagionali, il cicloturismo d'alto bordo e il ciclismo sportivo amatoriale.

I ricercatori hanno infine posto l'accento su un fenomeno statistico fortemente controintuitivo e unico rispetto alle grandi aree metropolitane dense come Milano: nell'area del Garda, il coinvolgimento diretto delle sole autovetture nei sinistri ciclistici è progressivamente sceso dal 65% al 57%. Di contro, si registra un netto incremento dei sinistri "monoveicolo", ovvero di ciclisti che cadono autonomamente o impattano contro ostacoli fissi senza il coinvolgimento di altri mezzi. Questo trend evidenzia un problema specifico legato all'imperizia, alla velocità nei tratti in discesa nell'entroterra e alla scarsa manutenzione o inadeguatezza strutturale delle pavimentazioni stradali secondarie

- Variabili demografiche e prospettive future

Sotto il profilo demografico, lo studio rileva che la popolazione pediatrica è quasi esente da sinistri, sintomo di un ridotto uso sistematico della bicicletta da parte dei minori in quelle zone. Il fenomeno colpisce prevalentemente le fasce giovanili e adulte, registrando una marcatissima asimmetria di genere: circa due terzi (66%) degli infortunati sono di sesso maschile, un dato che apre importanti riflessioni sociologiche sugli stili di guida, sulla propensione al rischio e sulla natura prevalentemente sportivo-agonistica della frequentazione maschile delle strade gardesane.

In conclusione, l'intervento congiunto di Guastamacchia e Manfredini si è tradotto in un forte appello istituzionale: è urgente strutturare un Osservatorio Permanente sull'Incidentalità Ciclistica a livello regionale e provinciale. I numeri dimostrano che dietro ogni cifra vi sono persone; per sviluppare un paradigma infrastrutturale positivo e proteggere gli utenti vulnerabili, non si può più progettare al buio, ma occorre colmare il deficit di dati sui flussi e sulle tipologie di mobilità attiva.

5. La ciclabilità in Europa

Michele Bresaola Consigliere comunale e Presidente della Commissione Mobilità del Comune di Verona

- Il Modello Europeo: Bresaola ha citato Paesi Bassi e Danimarca come benchmark per l'integrazione della ciclabilità. Soluzioni come le "case avanzate" ai semafori e la generalizzazione delle "Zone 30" non sono punitive per l'auto, ma essenziali per la sicurezza di tutti

- La Strada come Spazio Democratico: L'obiettivo è superare la visione della strada come mero canale di scorrimento veloce, restituendole la funzione di spazio pubblico condiviso, dove la velocità ridotta protegge la vita umana dall'errore cinetico.

6. Un piede a terra contro la violenza stradale

Marco Scarponi, Fondazione Michele Scarponi

L'intervento ha toccato le corde più profonde del convegno, unendo il dolore personale all'impegno civile:

- Il dolore trasformato in missione: Marco ha ricordato la figura di suo fratello Michele Scarponi, il grande campione di ciclismo travolto e ucciso da un autocarro nel 2017 mentre si allenava. "Michele non è morto per una fatalità, ma per un sistema stradale che non protegge la vita", ha affermato, spiegando che la Fondazione nasce per dare voce a chi non l'ha più

- Contro la "Vittimizzazione Secondaria": Ha denunciato con forza il linguaggio dei media e delle

istituzioni che spesso colpevolizzano la vittima o usano termini come “auto impazzita” o “tragedia inevitabile”. Dietro ogni “incidente” c’è una responsabilità umana e strutturale

- La strada è di tutti: Richiamando l’umiltà e il sorriso del fratello, Marco ha ribadito che la strada deve tornare a essere uno spazio di vita. L’unico obiettivo accettabile per una società civile è la “Visione Zero”: zero morti sulla strada. “Non stiamo chiedendo privilegi per i ciclisti, stiamo chiedendo il diritto di tornare a casa dai nostri cari”.

7. Salute e prevenzione: la bicicletta come farmaco

Beatrice Lorenzin, già Ministra della Salute

La Senatrice ha collegato l’esperienza ministeriale alla visione legislativa attuale, definendo la mobilità ciclistica un pilastro del benessere nazionale:

- La bici come farmaco naturale: Lorenzin ha evidenziato che la mobilità dolce è la forma più potente di prevenzione primaria. Pedalare 30 minuti al giorno riduce drasticamente l’insorgenza di patologie croniche (cardiovascolari, diabete, obesità), garantendo un risparmio colossale per il Sistema Sanitario Nazionale
- I Determinanti di Salute: la sicurezza stradale è un determinante di salute. Se le persone hanno paura di essere investite, rinunciano all’attività fisica, aumentando la loro fragilità sanitaria. Rendere le strade sicure è un investimento sanitario diretto
- Evoluzione Legislativa: è stata richiamata la P.D.L. Ghio n. 2523, volta a integrare la legge quadro del 2018 per colmare i vuoti normativi sulla tutela degli utenti vulnerabili, introducendo definizioni chiare e sanzioni proporzionate
- Appello Istituzionale: necessità di un coordinamento interministeriale (Salute, Trasporti, Istruzione) perché la sicurezza stradale interseca ogni aspetto della vita civile.

8. La mobilità ciclistica nell’entroterra del lago di Garda

Enrico Gastaldelli, Assessore allo Sport del Comune di Cavaion Veronese

Enrico Gastaldelli introduce nei lavori del convegno la prospettiva cruciale della gestione amministrativa locale, focalizzandosi sul tema della complessità territoriale:

- Infrastrutture e Ciclovie del Garda: Gastaldelli allarga l’orizzonte al coordinamento sovracomunale, analizzando i dati del tratto veneto della Ciclovie del Garda. Su 67 chilometri complessivi previsti nella sponda veneta, 28 chilometri risultano attualmente finanziati, con 26 in fase avanzata di progettazione ed esecuzione e 2 già realizzati, supportati da investimenti ministeriali (MIT), risorse PNRR e fondi legati al turismo
- Il superamento dell’illusione dell’esclusività e la promiscuità: L’analisi mette in luce un dato realistico: un anello ciclabile di 165 chilometri totalmente isolato lungo il perimetro del lago rappresenta un’utopia progettuale dovuta alla conformazione del terreno. La sfida dei progettisti è invece accettare e gestire la promiscuità dei mezzi. Bisogna abbandonare l’anacronismo di un uso esclusivo delle carreggiate: mezzi motorizzati e mobilità muscolare devono coesistere e viaggiare insieme sulla stessa linea, in sicurezza
- L’emergenza della comunicazione e le deviazioni dell’industria: Accanto alle grandi infrastrutture, l’Assessore rimarca l’esistenza di una fitta rete di strade secondarie e vicinali nell’entroterra, percorsi quotidiani per residenti e sportivi dove si registra un’altissima densità di conflitti stradali. Se per i processi educativi strutturati sui giovani serve tempo per consolidare una nuova consapevolezza, la comunicazione e la sensibilizzazione verso gli automobilisti sono emergenze immediate. La comunicazione istituzionale deve essere tempestiva, pratica e incisiva, guidando l’automobilista al rispetto della presenza ciclistica sul territorio.

IN RICORDO DI PAOLO CESOLINI



Insieme sulla stessa via

perché la strada è di tutti e prendersi cura dei ciclisti è un dovere collettivo

28/03 dalle ore 9.30

Sala Rossa, Palazzo Scaligero, via
Santa Maria Antica 1 (VR)



Centro studi PD – Stefano Brunello: saluti, motivazione del convegno, inquadramento giuridico;

Marco Passigato, esperto di mobilità ciclistica: "Specificità dei ciclisti e della ciclabilità nel veronese"

Politecnico di Milano – Arch. Emilio Guastamacchia: "Atlante italiano dei morti (e dei feriti gravi) in bicicletta: uno sguardo sul territorio veronese e sul Garda"

Amministrazione comunale Verona – Michele Bresaola: "La ciclabilità in Europa"

Fondazione Scarponi – Marco Scarponi: "Un piede a terra contro la violenza stradale"

Assessore regionale ai Trasporti - Mobilità e Lavori Pubblici – Diego Ruzza: "Le Politiche della Regione Veneto".

Senatrice Beatrice Lorenzin: conclusioni

Con la partecipazione degli amministratori della Provincia di Verona



Insieme sulla stessa via

Perché la strada è di tutti e prendersi cura dei ciclisti è un dovere collettivo

26/05 dalle ore 18.00

Sala Civica E. Turri a Corte Torcolo
parcheggio Piazza Fracastoro
Cavaion Veronese



Sabrina Tramonte - Sindaca di Cavaion Veronese
Saluti istituzionali

Alessandra Salardi - Centro studi PD
Introduzione e motivazione del convegno

Enrico Gastaldelli - Assessore allo sport del Comune di Cavaion
"La mobilità ciclistica nell'entroterra del lago"

Fabio Manfredini - Politecnico di Milano
"Atlante italiano dei morti (e dei feriti gravi) in bicicletta: uno sguardo sul territorio veronese e sul Garda"

Michele Bresaola - Presidente Commissione Mobilità, Comune di Verona
"La ciclabilità in Europa"

Marco Scarponi - Fondazione Scarponi
"Un piede a terra contro la violenza stradale"

Marco Passigato - Esperto di mobilità ciclistica
"Specificità dei ciclisti e della ciclabilità nel veronese"