



UNIVERSITÀ DEGLI STUDI DI MILANO
FACOLTÀ DI SCIENZE E TECNOLOGIE
Corso di Laurea Triennale in Informatica

Studio sull'incidentalitá stradale tramite dataset aperti

Tesi di Laurea di:
Gabriele Padovani
Matr. 909165

Relatore:
Andrea Trentini

Correlatore:
CORREL

Anno Accademico 2020/2021

Indice

1	Introduzione	2
2	Dati Geolocalizzati	3
2.1	Incidenti	4
2.2	Incidenti e Linee dei Trasporti Pubblici	5
2.2.1	Il Pavé influisce sull'incidentalitá?	6
2.3	Incidenti e Piste Ciclabili	7
2.4	Incidenti e Autovelox	8
2.5	Incidenti e Meteo	9
3	Dati su Incidenti	10
3.1	Dati Istat su veicoli	11
3.1.1	Come cambia il tipo di veicolo al cambiare del tipo di strada?	12
3.2	Dati Istat su conducente	13
3.2.1	Come cambia il sesso del conducente al cambiare della strada?	14
3.2.2	Come cambia l'età del conducente al cambiare della strada?	15
3.2.3	Il numero di passeggeri influisce sull'incidentalitá?	16
3.2.4	Il conducente se da solo si distrae con il telefono cellulare?	16
3.3	Dati Istat su orari e mesi	17
3.3.1	Quanto influiscono le ore di punta sull'incidentalitá?	18
3.3.2	È possibile accentuare le ore di punta mattutine?	20
3.3.3	Si ha la stessa tendenza di notte?	21
3.3.4	Quanto influiscono le vacanze estive sull'incidentalitá?	22
3.3.5	È possibile individuare la tendenza inversa in localitá di mare?	23
3.4	Dati Istat su tipi di incidenti e incroci	24
3.4.1	Quali incidenti avvengono con piú frequenza?	25
3.4.2	Quali tipi di incroci provocano piú incidenti?	26
3.4.3	Esistono incroci che favoriscono incidenti con pedoni?	27
3.4.4	Ci sono caratteristiche interessanti dei pedoni coinvolti?	28
3.5	Dati ACI	29
3.5.1	Quali sono le autostrade con piú incidenti?	30
3.5.2	In quali mesi avvengono piú incidenti?	31
4	Dati su Meteo	33

Capitolo 1

Introduzione

Capitolo 2

Dati Geolocalizzati

2.1 Incidenti

Si è iniziato controllando i dati trovati, in particolare come questi siano distribuiti. Si nota subito che gli incidenti a Milano sono per buona parte uniformemente distribuiti, con più alta concentrazione in alcuni punti di interesse, come Piazzale Loreto, Zona Navigli e Monumentale, e Corso Ventidue Marzo.

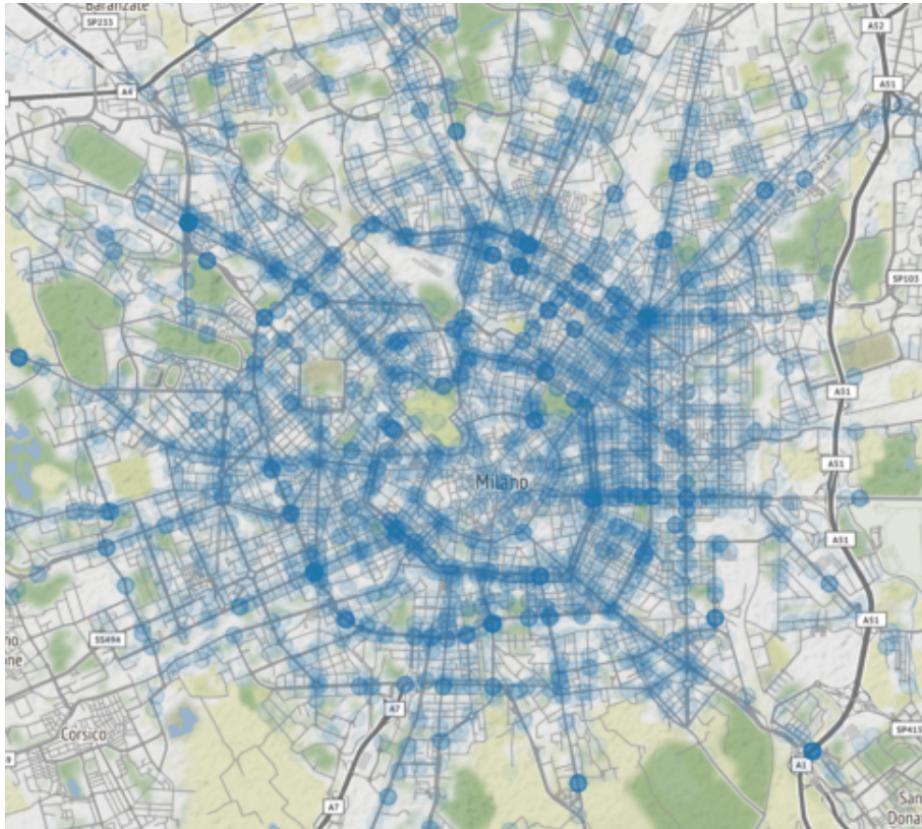


Figura 2.1: Distribuzione di incidenti a Milano

2.2 Incidenti e Linee dei Trasporti Pubblici

Il dataset dei tragitti dei trasporti pubblici copre molta piú superficie rispetto a quello degli incidenti. Dopo aver eliminato alcune linee di autobus che risultavano troppo in periferia, si nota comunque che i trasporti pubblici coprono la maggior parte di Milano.

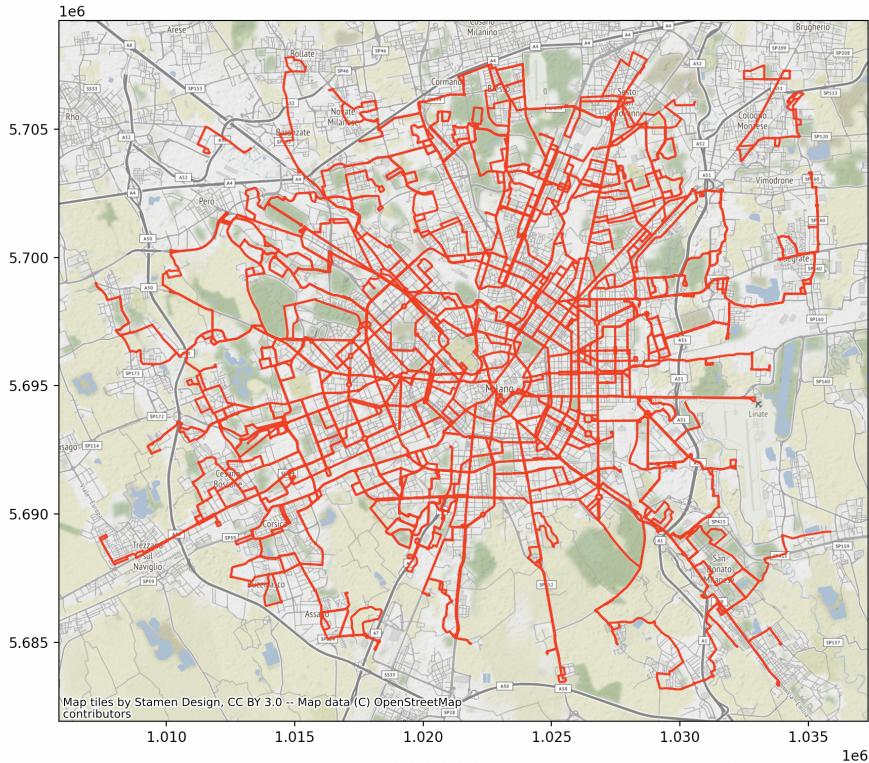


Figura 2.2: Linee Autobus e Tram a Milano

Se a questi ultimi vengono sovrapposti i dati sugli incidenti, si puó notare che la maggior parte dei luoghi con alta concentrazione di incidenti sono attraversati da linee di autobus. Nel caso di Corso Venticinque Marzo, si ha anche una linea di tram.

Dalla sovrapposizione delle mappe, si puó notare anche che, alcune strade con alta incidentalitá sono parallele a linee di autobus. Un esempio é quello di zona Navigli, dove le vie interessate sono: Viale Gian Galeazzo e Viale Beatrice D'Este, parallele a Viale Col di Lana e Viale Bligny. La stessa cosa si puó notare su Viale Gabriele D'Annunzio e Viale Gorizia e Coni Zugna.

Anche vicino a corso Venticinque Marzo si puó notare lo stesso fenomeno, tra Viale Bianca Maria e Viale Premuda.



Figura 2.3: Linee Autobus e Tram a Milano

2.2.1 Il Pavé influisce sull'incidentalità?

Spesso le linee di tram coincidono con strade in pavé. Servirebbe una mappa delle strade in pave a Milano..

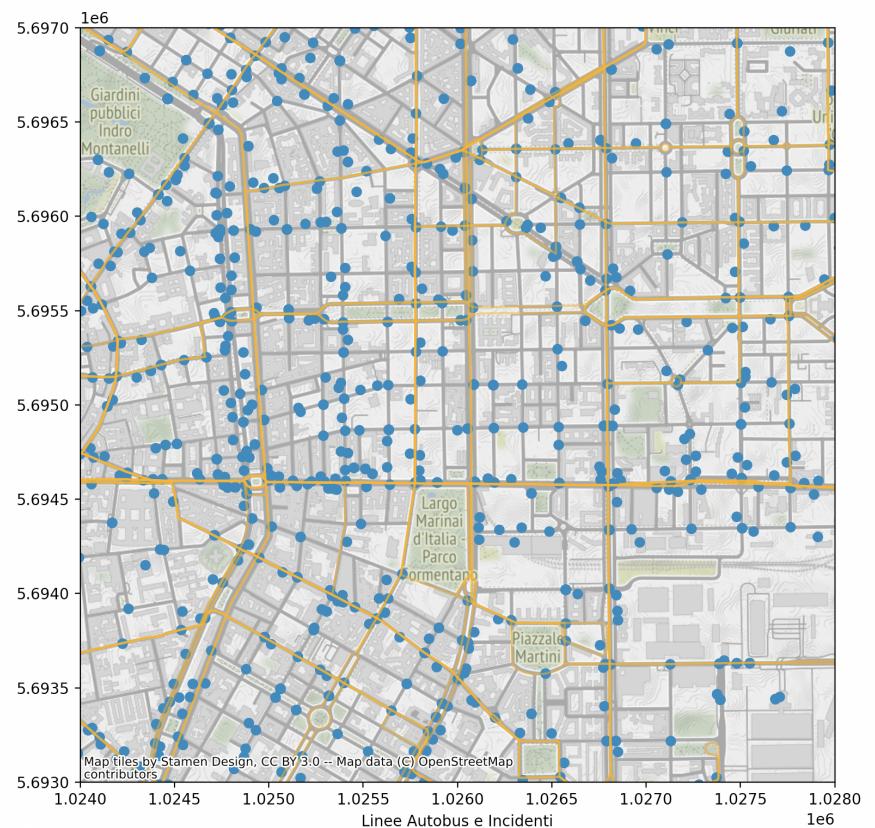


Figura 2.4: Linee Autobus e Tram a Milano

2.3 Incidenti e Piste Ciclabili

2.4 Incidenti e Autovelox

Per sapere se gli autovelox hanno influenza sull'incidentalità, bisognerebbe innanzitutto sapere quando sono stati posizionati i dispositivi, e solo a quel punto, avendo dati su incidenti prima e dopo l'installazione, sarebbe possibile trarre conclusioni.

Alcuni dati sull'installazione di autovelox esistono per l'anno 2014, tuttavia i dati riguardo agli incidenti sono solo riguardanti l'anno 2016, in quanto Istat non ha rilasciato le posizioni degli incidenti in altre annate.

Gli autovelox installati nel 2014, presenti nel dataset, sono rappresentati nella seguente mappa.

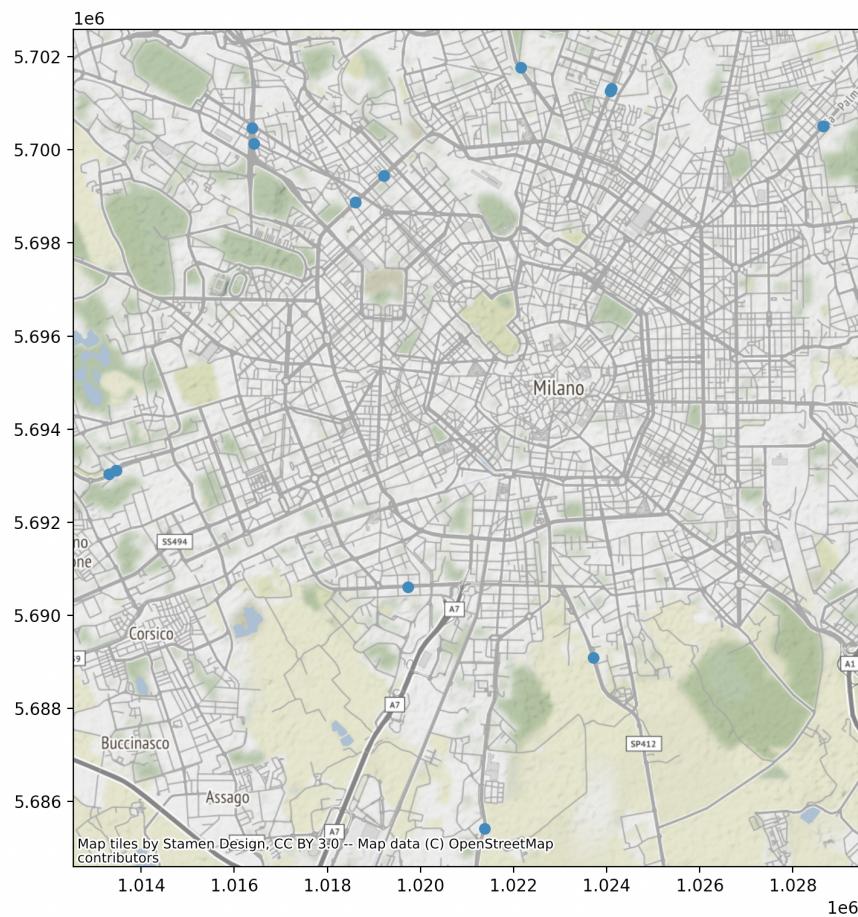


Figura 2.5: Autovelox installati nel 2014

È comunque possibile sovrapporre i dataset, per vedere se gli autovelox hanno un qualche tipo di effetto sugli incidenti.

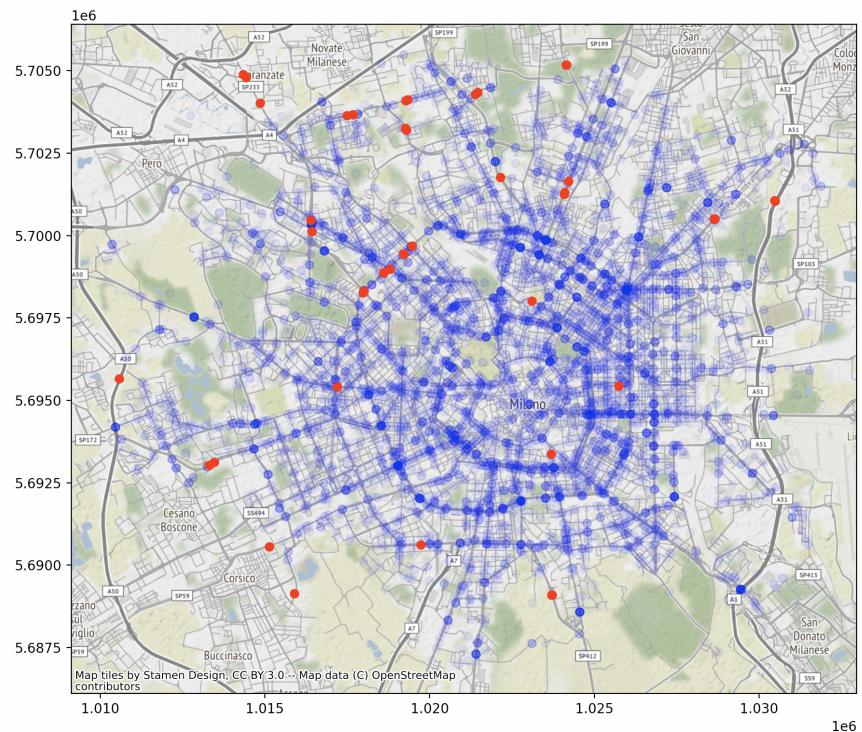


Figura 2.6: Autovelox e Incidenti a Milano

2.5 Incidenti e Meteo

Capitolo 3

Dati su Incidenti

Per quanto riguarda dati generali su incidenti in Italia, sono disponibili due dataset molto ampi, il primo, rilasciato da Istat, contiene dati dal 2010 al 2018 che riguardano campi come data, ora, numero di persone a bordo, tipo di incrocio, tipo di veicolo, ecc.. Il secondo é invece messo a disposizione da Automobile Club D'Italia (ACI) che contiene dati simili, ma in piú mette a disposizione il luogo dell'incidente, come autostrada o strada provinciale.

3.1 Dati Istat su veicoli

Il dataset Istat contiene molte informazioni riguardanti i conducenti dei veicoli coinvolti nell'incidente, oltre al tipo di veicoli.

3.1.1 Come cambia il tipo di veicolo al cambiare del tipo di strada?

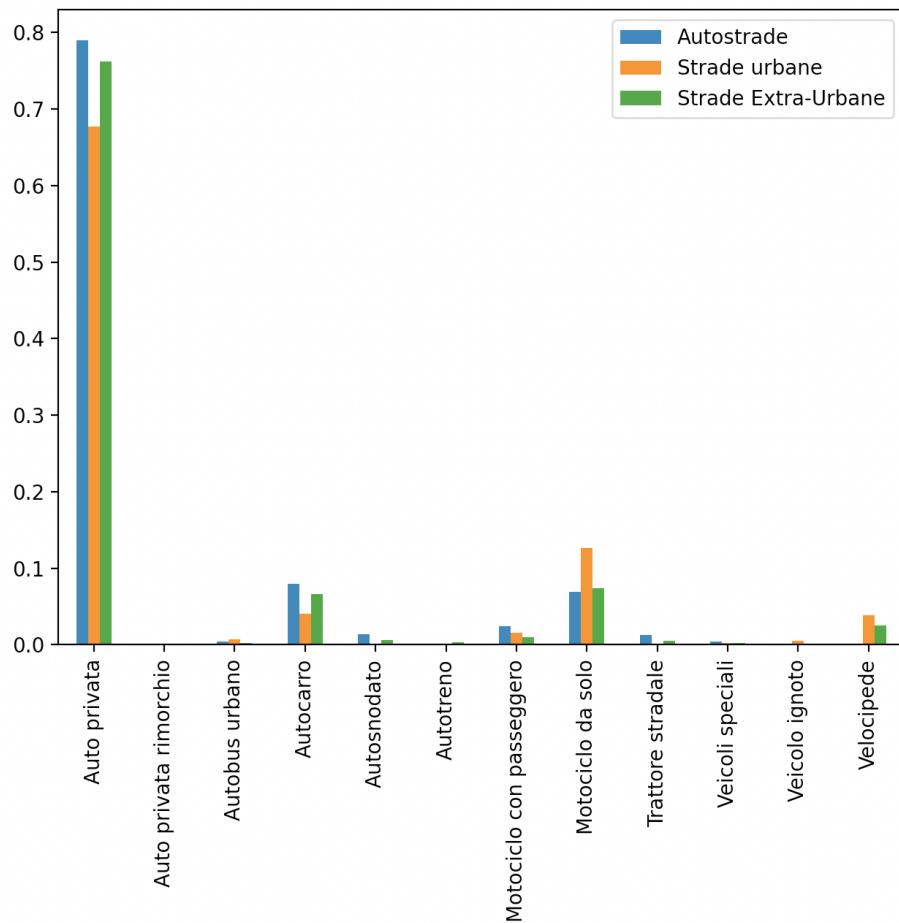


Figura 3.1: Incidenti per tipo di veicolo nel 2010

È possibile notare che, nonostante le auto private siano di gran lunga il tipo di veicolo più coinvolto in incidenti, nelle autostrade non sono presenti incidenti con velocipedi, anche il numero di incidenti con motocicli è ridotto, mentre cresce molto nelle strade urbane.

3.2 Dati Istat su conducente

3.2.1 Come cambia il sesso del conducente al cambiare della strada?

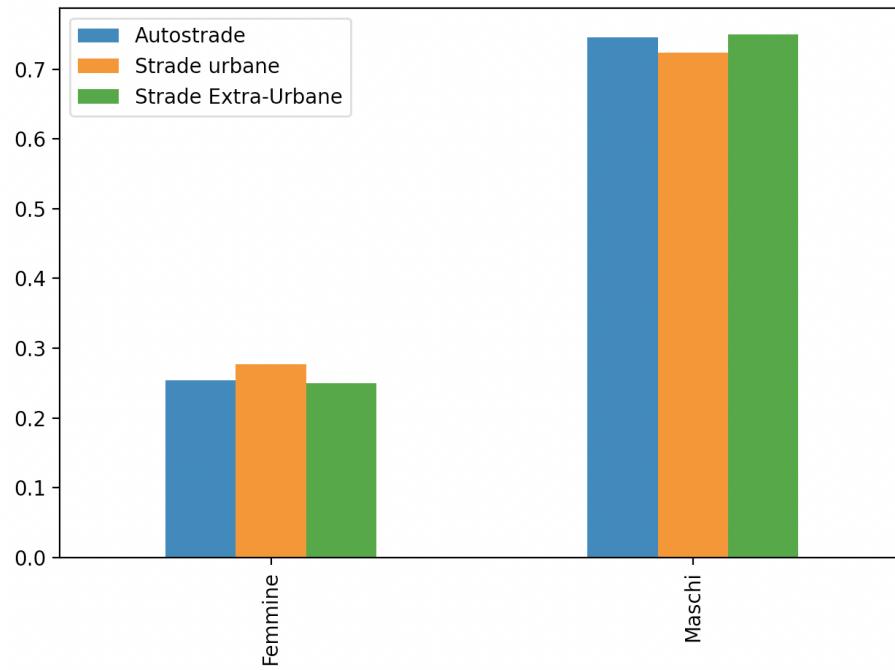


Figura 3.2: Sesso del conducente per tipo di veicolo nel 2010

Il numero di incidenti per genere è tende ad essere 75% circa uomini e 25% donne. Nelle strade urbane, la percentuale di incidenti con conducente donna aumenta leggermente nel 2010, questo vale per tutti gli anni?

3.2.2 Come cambia l'età del conducente al cambiare della strada?

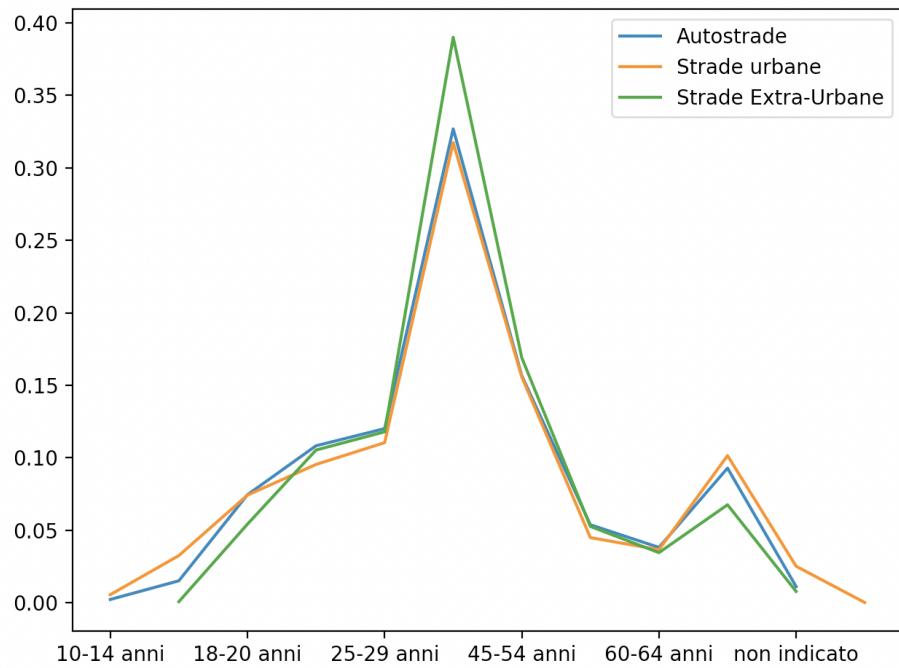


Figura 3.3: Fascia di età del conducente per tipo di veicolo nel 2010

Risultati non troppo interessanti...

3.2.3 Il numero di passeggeri influisce sull'incidentalitá?

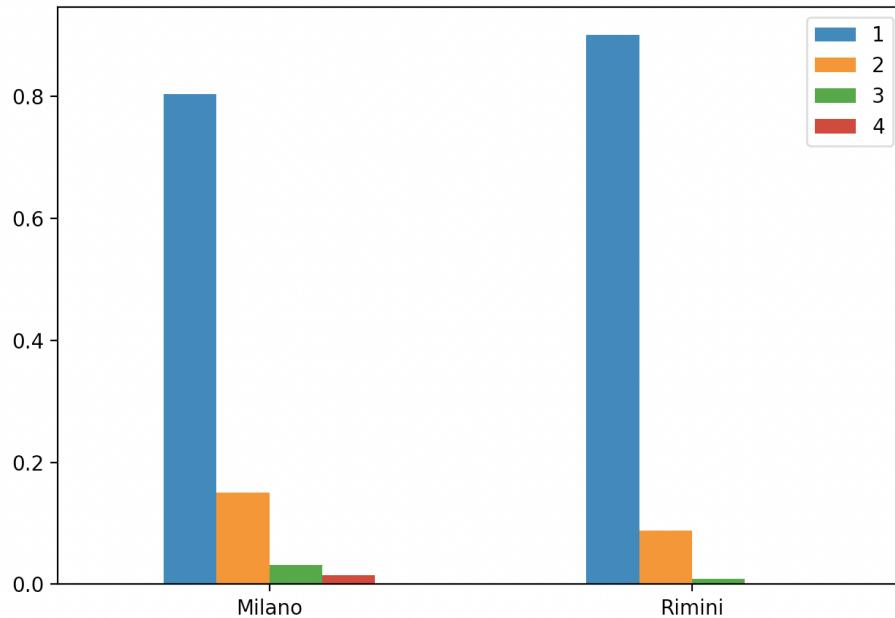


Figura 3.4: Numero di passeggeri in incidenti per Milano e Rimini

La maggior parte degli incidenti sembra avvenire quando in macchina é presente solo il conducente. Si sono prese in considerazione le provincie di Milano e Rimini, per controllare se la localitá marittima influisse sul numero di incidenti, ma sembra che quest'ultima abbia una percentuale ancora piú alta di incidenti in cui é presente solo il conducente, rispetto a Milano.

3.2.4 Il conducente se da solo si distrae con il telefono cellulare?

Per quanto non siano disponibili dati su questo ambito, si potrebbe confrontare gli anni tra 2010 e 2013, in cui l'uso del cellulare in macchina ancora non era frequente, rispetto agli anni piú recenti.

3.3 Dati Istat su orari e mesi

3.3.1 Quanto influiscono le ore di punta sull'incidentalità?

Per prima cosa, con un semplice conto degli incidenti durante il weekend e confrontandolo con il numero di quelli avvenuti durante la settimana lavorativa, si osserva che nel weekend avvengono più incidenti durante la sera e la notte, mentre durante la settimana in giornata.

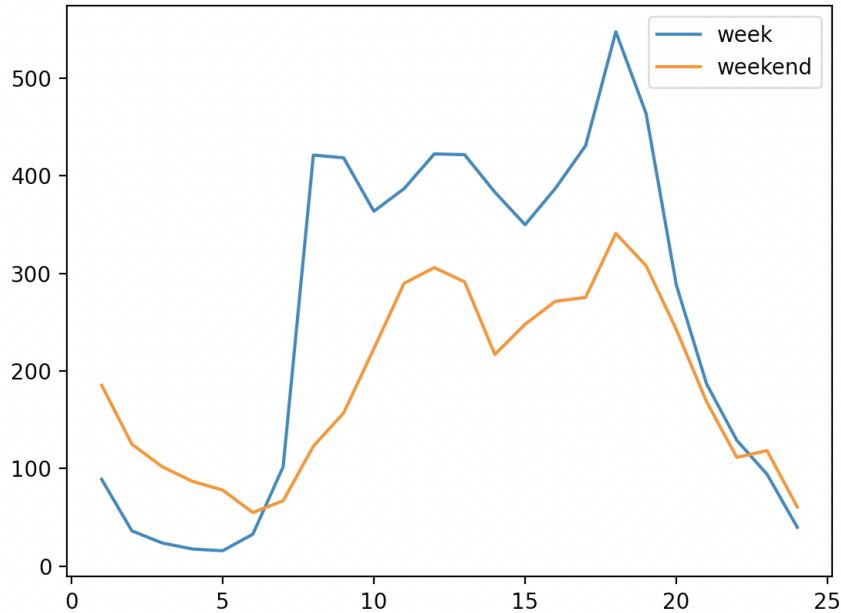


Figura 3.5: Incidenti per ora

Per quanto riguarda gli orari di punta, sono state prese in considerazione due fasce orarie, la prima, mattutina dalle 7:00 alle 10:00, e la seconda pomeridiana, dalle 17:00 alle 19:00

Va sottolineato che i grafici indicano gli incidenti normalizzati per numero di giorni, quindi gli incidenti totali della settimana sono divisi per cinque giorni, mentre quelli del weekend per due. Si può osservare che nella fascia oraria delle 18:00, avvengono molti più sinistri, mentre nella fascia mattutina, il numero non sembra variare molto dalla media di incidenti durante il giorno.

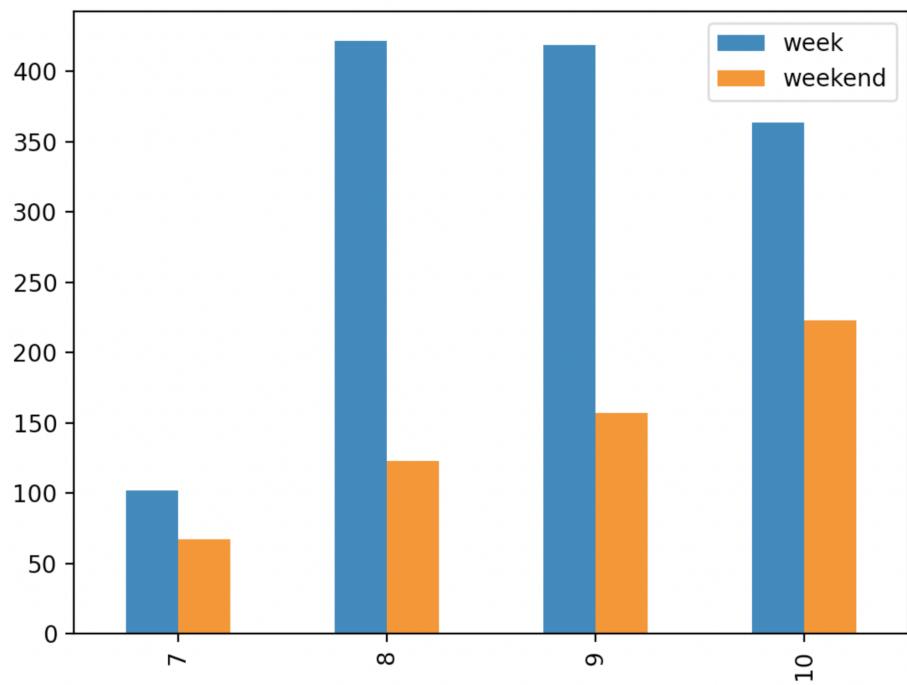


Figura 3.6: Ore di punta Mattutine

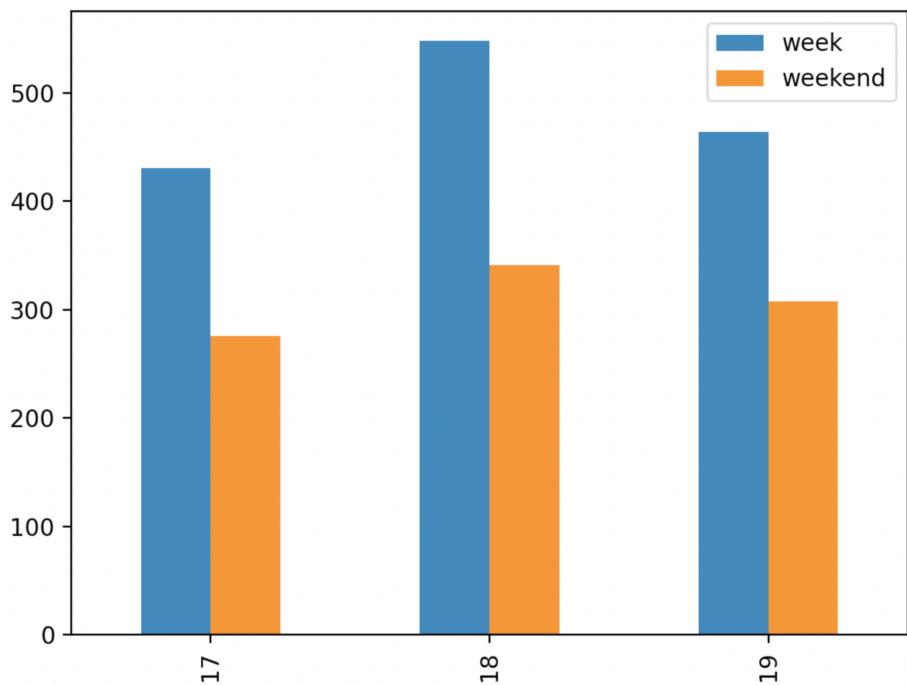


Figura 3.7: Ore di punta serali

3.3.2 È possibile accentuare le ore di punta mattutine?

Se si selezionano solo gli incidenti nella provincia di Milano, è possibile individuare il secondo picco di incidenti, quello durante le ore di punta mattutine

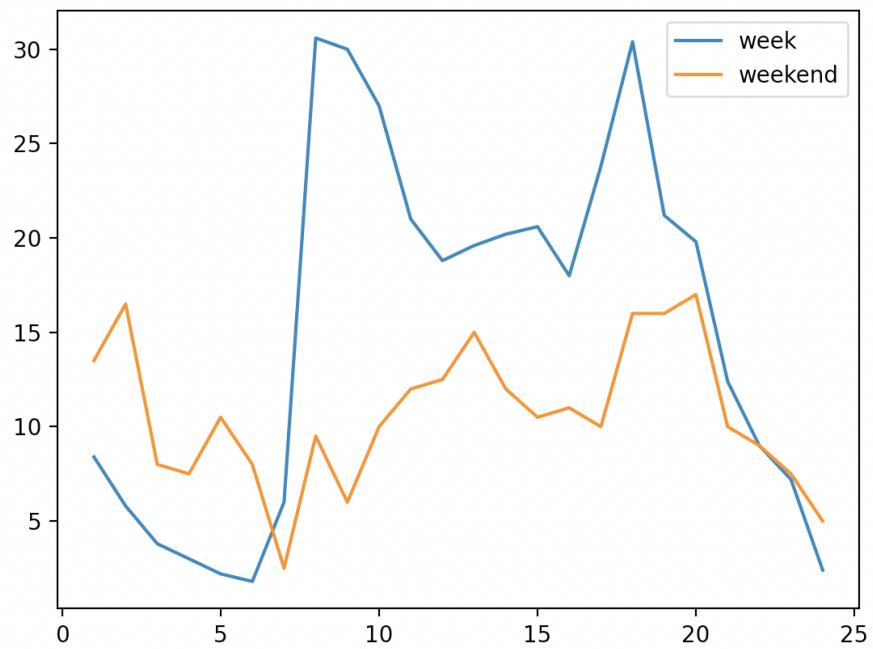


Figura 3.8: Incidenti per ora a Milano

3.3.3 Si ha la stessa tendenza di notte?

Come individuato dal primo grafo in , durante le ore notturne si ha la tendenza opposta.

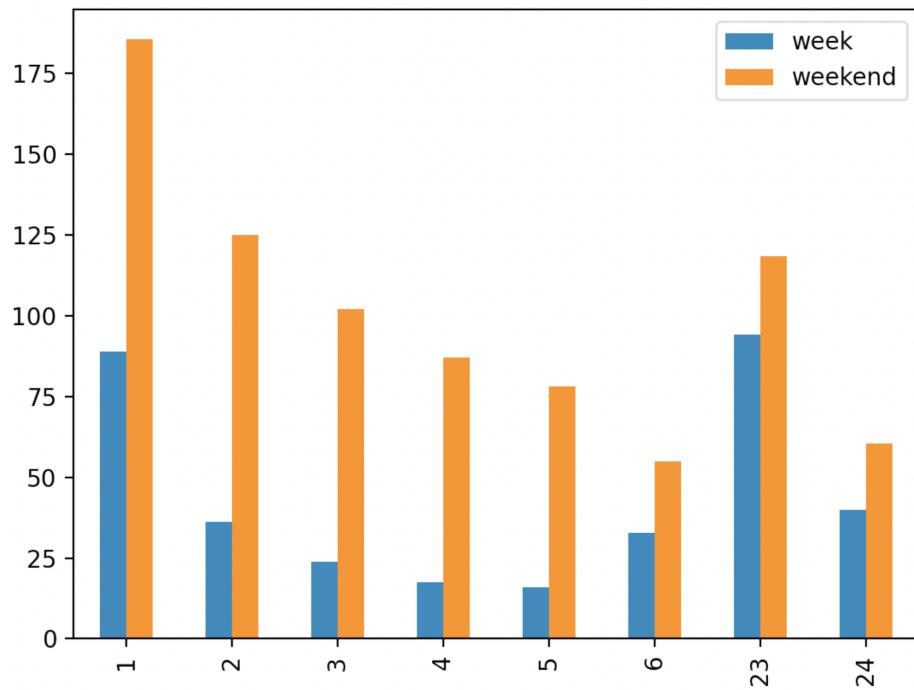


Figura 3.9: Incidenti durante ore serali o notturne

3.3.4 Quanto influiscono le vacanze estive sull'incidentalità?

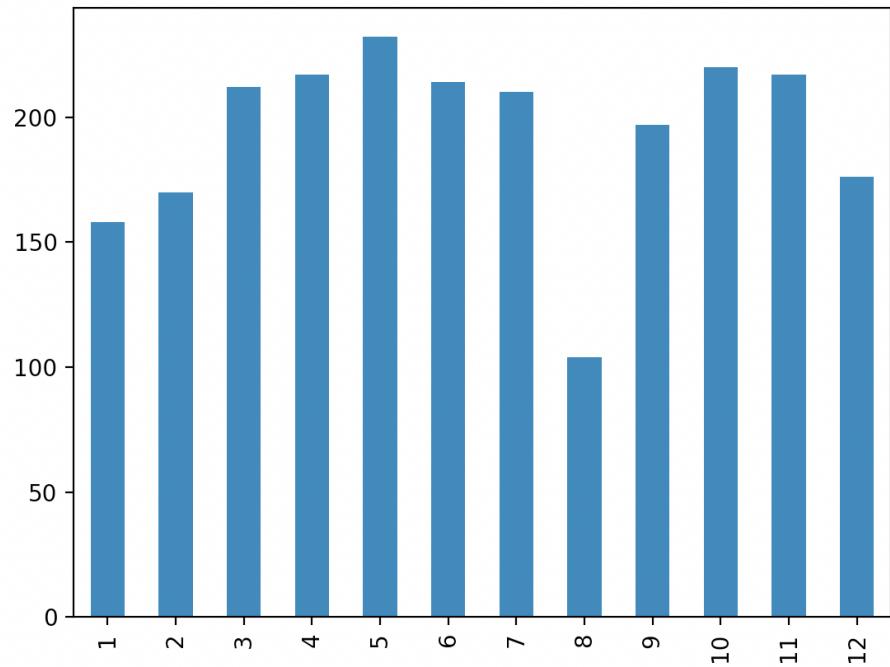


Figura 3.10: Incidenti per mese in Milano

Si nota un chiaro calo di incidenti nel mese di Agosto in provincia di Milano. Per quanto possano esserci molti fattori che contribuiscono a questa tendenza, quello che influisce di più devono essere le partenze per le vacanze.

3.3.5 È possibile individuare la tendenza inversa in località di mare?

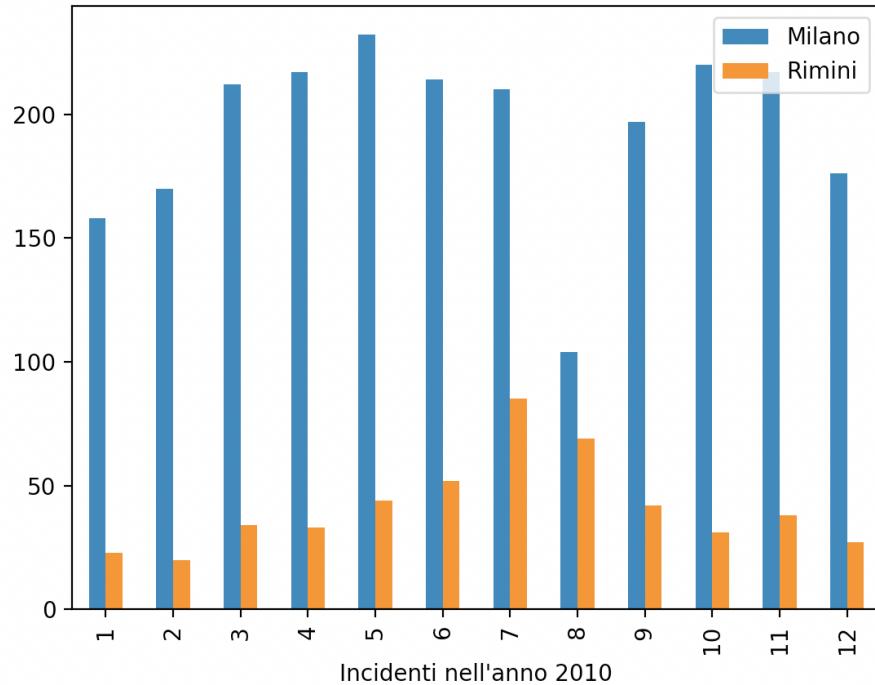


Figura 3.11: Incidenti per mese in Milano e Rimini

L'unica località in cui si è riscontrata la tendenza inversa è in provincia di Rimini. Tuttavia, osservando il grafo equivalente della Valle d'Aosta, è possibile notare un notevole incremento di incidenti sia in Gennaio che in Agosto, possibili conseguenze, rispettivamente, dell'inizio della stagione sciistica ed estiva.

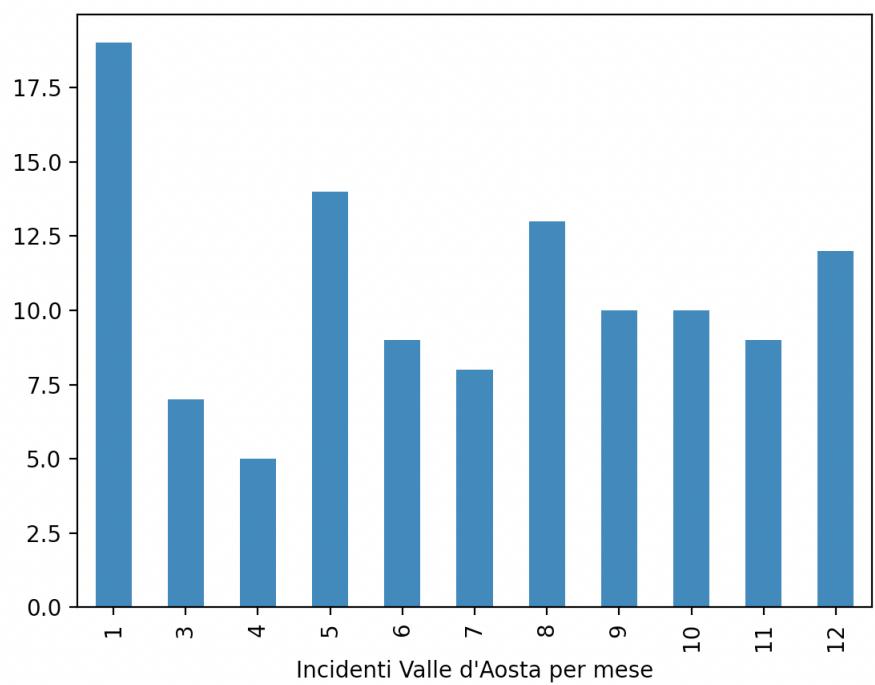


Figura 3.12: Incidenti per mese Valle d'Aosta

3.4 Dati Istat su tipi di incidenti e incroci

3.4.1 Quali incidenti avvengono con piú frequenza?

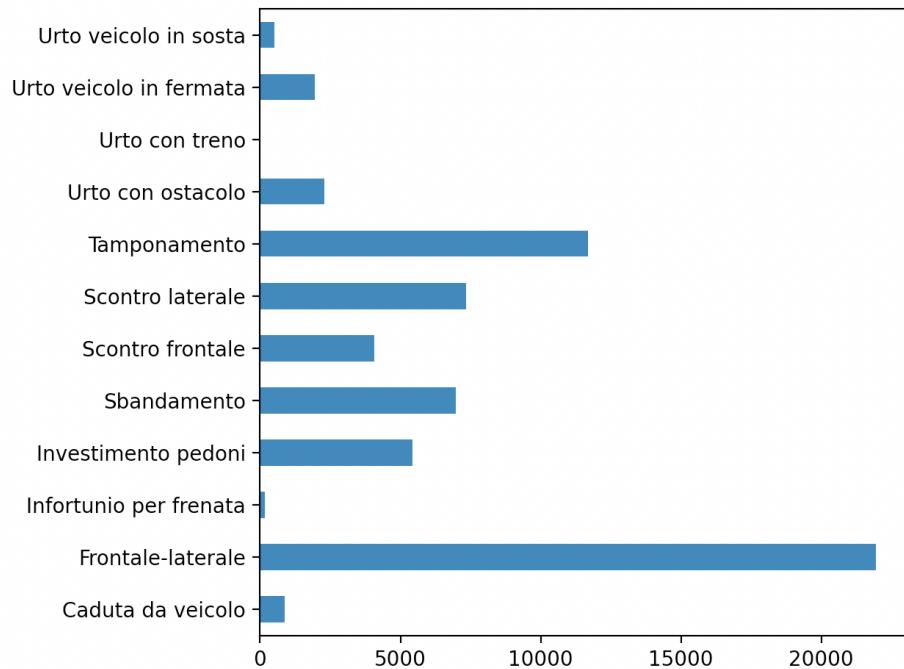


Figura 3.13: Tipologia di incidente

Sono molto frequenti scontri frontali, laterali e tamponamenti.

3.4.2 Quali tipi di incroci provocano piú incidenti?

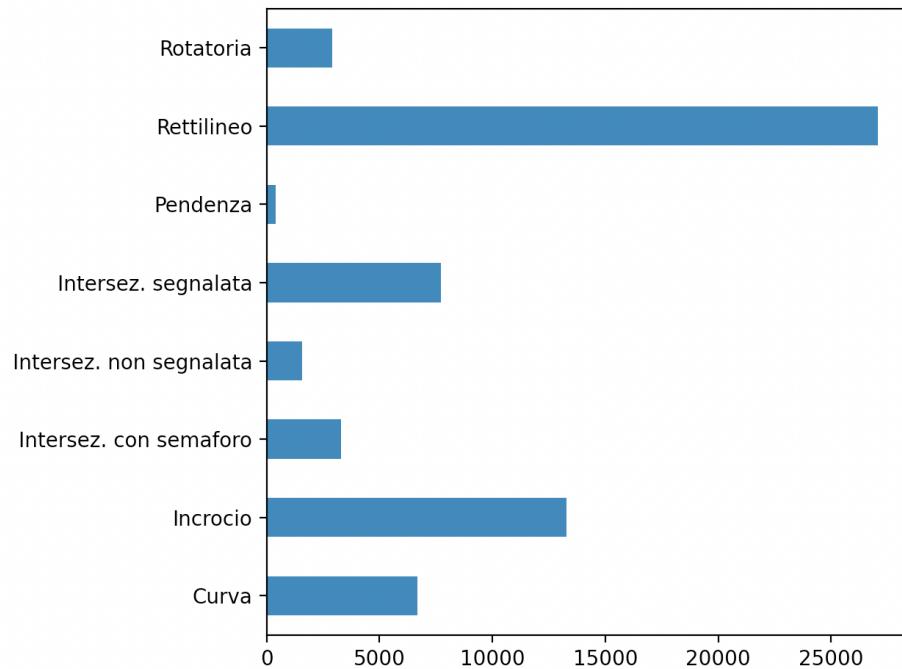


Figura 3.14: Tipologia di intersezioni

La maggior parte degli incidenti avviene nei rettilinei e negli incroci.

3.4.3 Esistono incroci che favoriscono incidenti con pedoni?

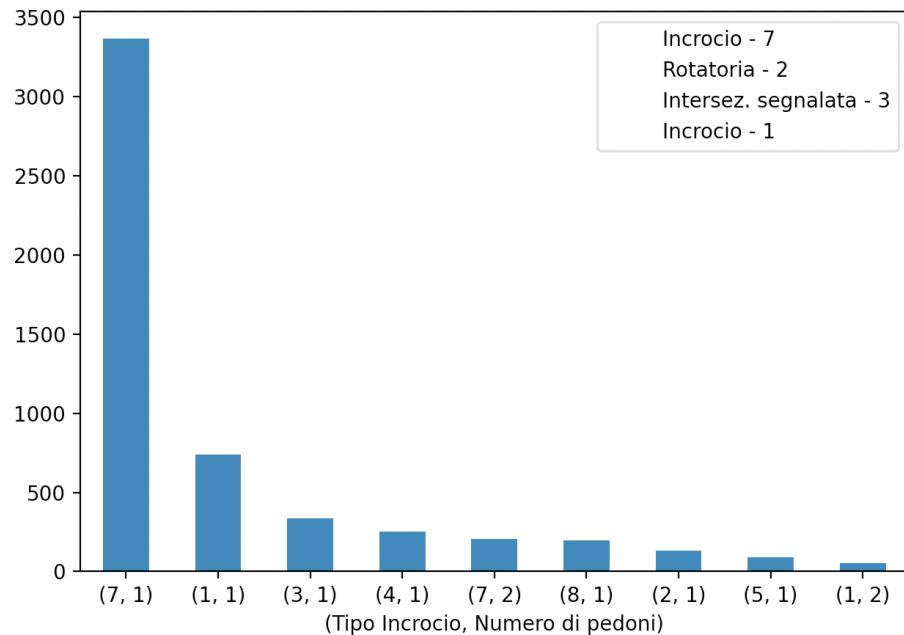


Figura 3.15: Tipologia di intersezioni e pedoni coinvolti

Tra i tipi di strada che favoriscono incidenti con pedoni spiccano i rettilinei, probabilmente in parte per l'alta velocità dei veicoli, ma anche per l'alto volume di tratti di strada di questo tipo.

3.4.4 Ci sono caratteristiche interessanti dei pedoni coinvolti?

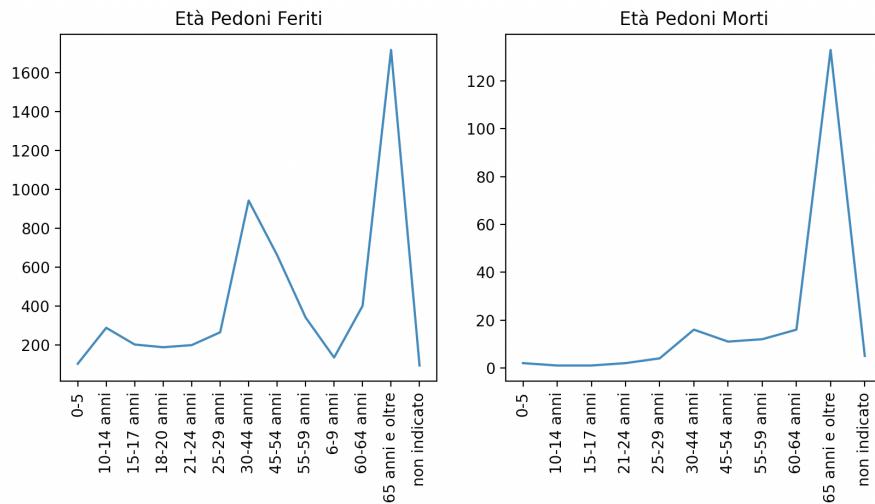


Figura 3.16: Fasce di età dei pedoni coinvolti in incidenti

La fascia di età più colpita dagli incidenti è quella dei 65 anni, va comunque detto che questo gruppo probabilmente contiene la maggior parte degli individui. Se si normalizza per anni contenuti in ogni fascia, ipotizzando un numero costante di persone di ogni età, si ottiene un grafo, per quanto riguarda i pedoni feriti, molto differente.

La normalizzazione tiene conto che la fascia di età '65 anni e oltre' vale venti anni.

Dati non sorprendenti...

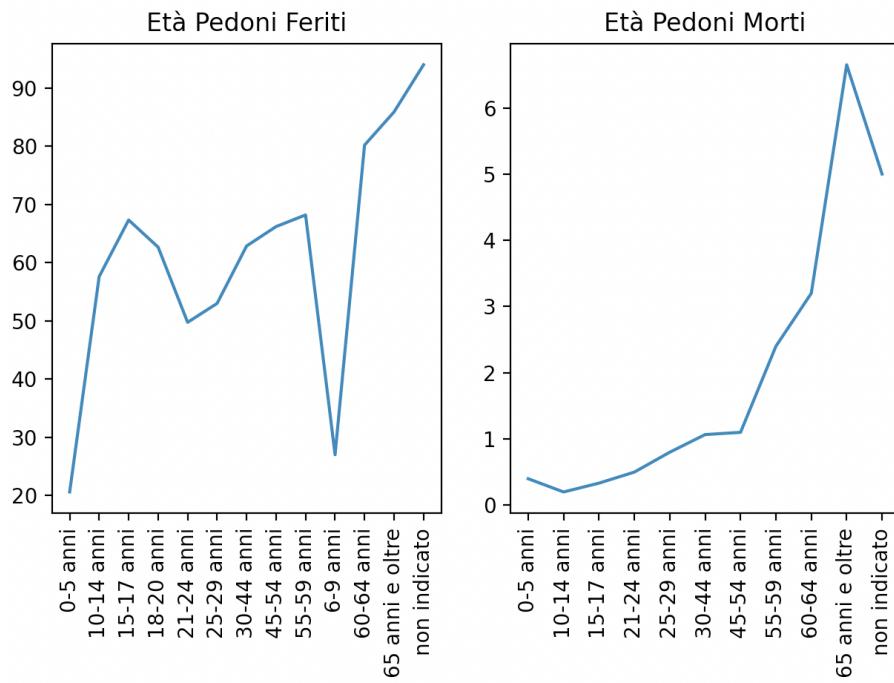


Figura 3.17: Pedoni coinvolti in incidenti per età

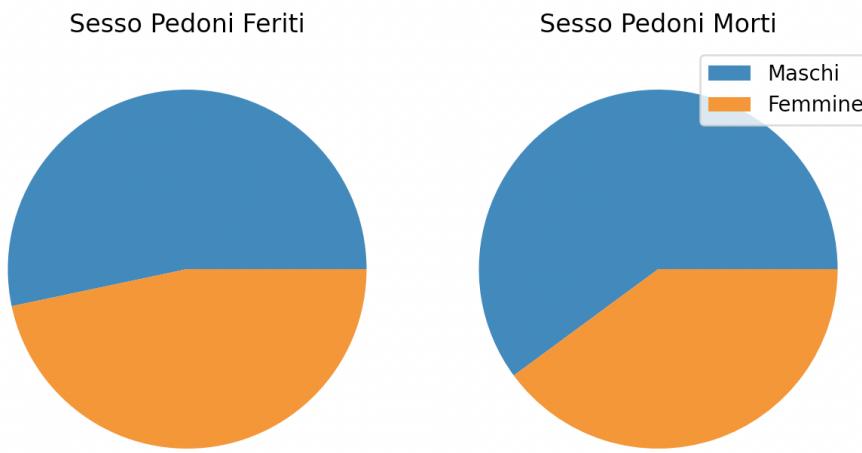


Figura 3.18: Pedoni coinvolti in incidenti per genere

3.5 Dati ACI

3.5.1 Quali sono le autostrade con piú incidenti?

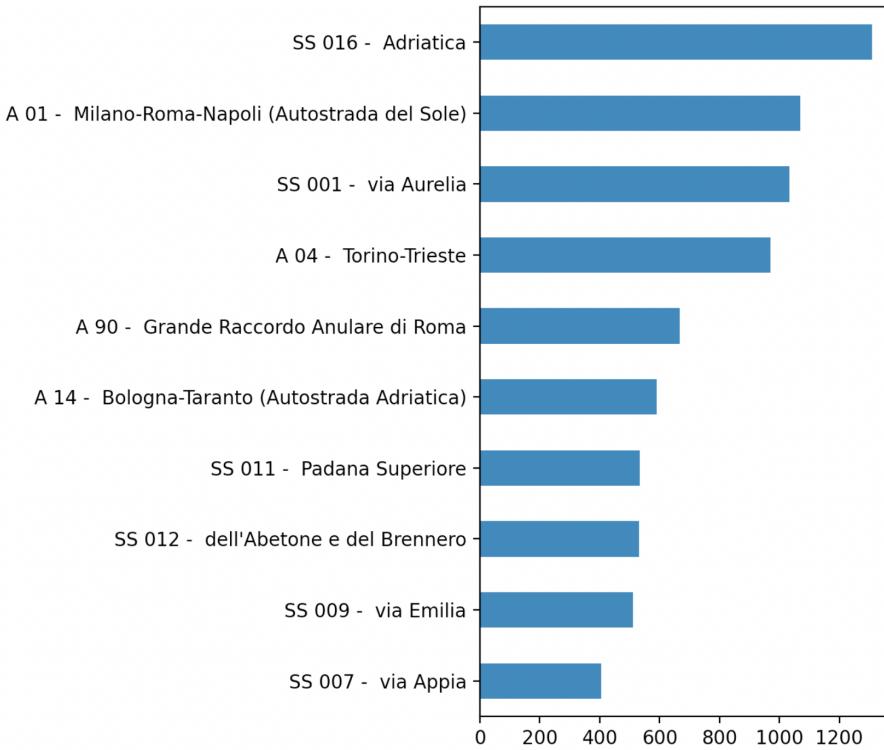


Figura 3.19: Autostrade con piú incidenti nel 2018

Si puó notare subito che le autostrade con piú incidenti sono anche quelle piú trafficate, come l'Autostrada del Sole e l'Adriatica.

É possibile anche capire quando questi incidenti avvengono, perché ACI ha reso disponibili il mese dell'incidente.

3.5.2 In quali mesi avvengono piú incidenti?

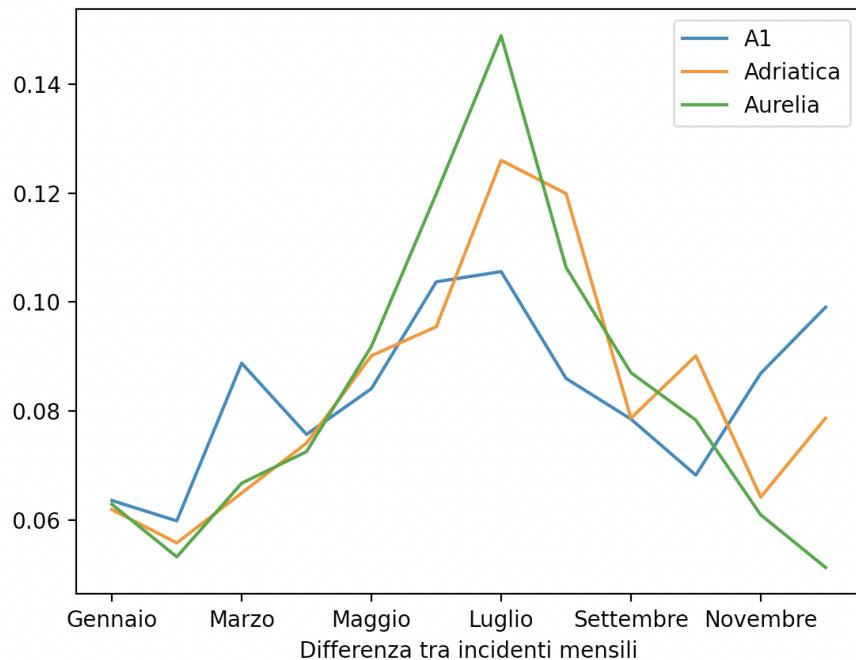


Figura 3.20: Incidenti per mese nel 2018

Le curve sono state normalizzate per bilanciare il volume di incidenti maggiori per l'autostrada Adriatica. L'Adriatica e l'Aurelia, autostrade utilizzate molto durante i mesi caldi, hanno un picco di incidenti in Luglio e Agosto, mentre l'A1, ha picco piú basso in Agosto, probabilmente perché bilanciato dagli incidenti in inverno intorno a Milano.

Infatti se si prendono solo i dati della A1 nella provincia di Milano, si nota che in Maggio e Settembre avvengono la maggior parte degli incidenti. Invece sull'Adriatica prevalgono incidenti in Luglio e Agosto.

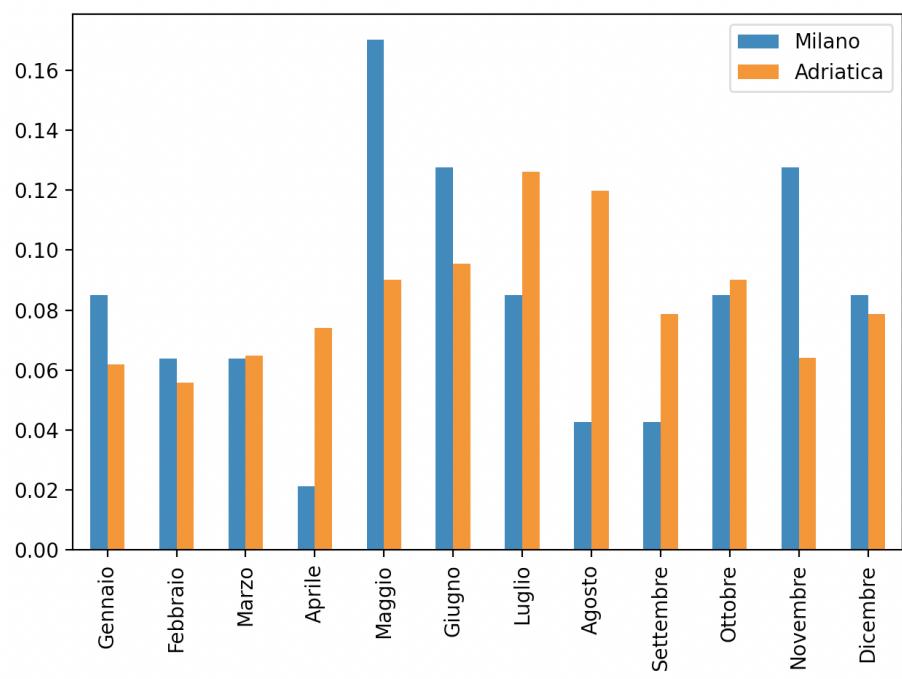


Figura 3.21: Incidenti in provincia di Milano e sull'Adriatica

Capitolo 4

Dati su Meteo