

Database traffico, incidentalità e altro

Nella presente cartella di one-drive sono messi a disposizione i dati sul traffico ed incidentalità in formato .dbf/.xls, in possesso ad oggi dei ns uffici.

Si precisa che tali dati non sono del tutto aggiornati e completi, pertanto si invitano gli ispettori a chiedere eventuali ulteriori integrazioni ai gestori stradali, nonché ad ACI ed ISTAT.

Per ogni chiarimento si faccia riferimento alla mail di ufficio: div7.dgstrade@mit.it.

Si riportano di seguito alcune indicazioni fornite ai concessionari per la realizzazione di parte dei file presenti nella cartella.

Gallerie

Campi del file Excel

Fid: Codice rappresentativo di ogni segmento, non necessariamente posta in ordine crescente.

OBJECTID: numero identificativo dell'opera stabilito dal gestore (se esistente).

NCPG: numero identificativo della galleria come registrato dalla Commissione Permanente Gallerie (valido per le gallerie $\geq 500\text{m}$). Per le gallerie con $L < 500\text{m}$ lasciare il campo vuoto.

GESTORE: vedi Livello 1.

COMPARTIME: vedi Livello 1.

COD_STRA: vedi Livello 1.

REGIONE: Regione in cui si trova l'opera (se a cavallo di regione inserire "\". Es: "lazio\toscana")

AMBITO: Extraurbana – Urbana, secondo le definizioni del DM5/11/2001 e del codice della strada (le tangenziali autostradali saranno autostrade urbane, le strade stradalie in attraversamento a centri abitati sono urbane);

CLASSE_FUN: A, B, C, D, E, F secondo la classificazione del Codice della strada. (Eventualmente aggiungere altri campi per le altre classi).

NOME_OPERA: Nome della galleria.

DX_SX:

- "DX" per la canna unidirezionale dx;
- "SX" per la canna unidirezionale sx;
- "U1" galleria a canna bidirezionale con singola carreggiata (per strade senza spartitraffico centrale);
- "U2" galleria a canna bidirezionale a doppia carreggiata (per strade con spartitraffico centrale nella stessa galleria).

PROG_INI: progressiva amministrativa iniziale (fare riferimento ai cippi chilometrici adiacenti).

PROG_FIN: progressiva amministrativa finale (fare riferimento ai cippi chilometrici adiacenti).

LUNGH_REAL: lunghezza reale della galleria (canna), in metri;

NAT_ART (campo da riempire se l'informazione è disponibile):

- "NAT", se la galleria è naturale per la maggior parte della sua lunghezza;
- "ART" se la galleria è artificiale per la maggior parte della sua lunghezza; "NAT/ART" se le lunghezze sono equiparabili.

N_CORS_CAN: numero di corsie associate alla canna, inteso come somma di tutte le corsie presenti nella singola canna.



DX_SX	SX	DX	U1	U2	SX	U1	U2
N_corsie_can	2	2	2	4	3	3	3
NAT_ART	NAT	NAT	NAT	ART	NAT/ART	NAT	NAT

POSIZIONE: “asse”, se è in asse tracciato, o “svincolo” se è in corsie di variazione cinematica o in rampe di svincolo.

DOT_IMP: dotazione impiantistica; per le gallerie con $L \geq 500m$ “adeguata”, “non adeguata”, “in corso” (ai sensi DLgs264/06). Per le gallerie con $L < 500m$ da riempire con “presente”, “non presente”.

NOTE: Da indicare ad es.: per le gallerie con lunghezza $\geq 500m$, se l’adeguamento è stato realizzato con soluzioni alternative rispetto alle indicazioni da normativa (D.Lgs. 264/2006); per le gallerie con lunghezza $< 500m$ indicare i tipi di dotazione impiantistica presenti, o qualunque altra diversità che presenta la galleria rispetto alle informazione riportate nei campi, (come ad esempio l’eventuale presenza di una terza canna).

Le gallerie saranno evidenziate con colorazione diversa per i due gruppi (blue per $L < 500m$ e arancione per $L \geq 500m$).

Traffico_asse

Campi dello shapefile e del file Excel

Fid: Codice rappresentativo di ogni segmento, non necessariamente posta in ordine crescente.

GESTORE: vedi Livello 1.

COD_STRA: vedi Livello 1.

REGIONE: Regione in cui si trova l’opera (se a cavallo di regione inserire “\”. Es: “lazio\toscana”)

AMBITO: Extraurbana – Urbana, ambito prevalente in cui si sviluppa la strada secondo le definizioni della colonna tre della TABELLA 3.4.a (pag. 9) del DM5/11/2001, e del codice della strada (es. Tangenziale di Napoli = ambito Urbano; SS statale di attraversamento centro abitato < 10.000 abitanti = ambito Urbano);

CLASSE_FUN: A, B, C, D, E, F secondo la classificazione del Codice della strada.

ID_TR_ELEM: Identificativo Tratta Elementare dell’ente gestore, se esistente (es. n. della tratta da svincolo a svincolo, o da punto notevole a punto notevole per le strade statali).

PROG_INI: progressiva amministrativa iniziale della tratta (fare riferimento ai cippi chilometrici adiacenti).

PROG_FIN: progressiva amministrativa finale della tratta (fare riferimento ai cippi chilometrici adiacenti).

ESTESA_AMM: Lunghezza amministrativa tratta dell’asse in km di riferimento del TGM.

N_CAR: Numero di carreggiate presenti (per le strade tipo C, solitamente 1, tipo B e A solitamente 2, presenza di complanari, ecc., inserire il numero di carreggiate presenti).

TGM_2018: TGM della strada, per anno di riferimento. Il dato riferito all’ultimo anno (2018) dovrà essere graficizzato secondo gli intervalli successivi.

L_TGM_18: Livello di TGM. I livelli individuati sono riportati nella tabella seguente. La gradazione della palette di colori sarà fornita con il file .qlm

TGM_2018	L_TGM_18
≤10.000	LIV 1
10.000-25.000	LIV 2
25.000-40.000	LIV 3
40.000-65.000	LIV 4
65.000-95.000	LIV 5
> 95.000	LIV 6

LEGGERI_18: TGM 2018 dei veicoli leggeri.

PESANTI_18: TGM 2018 dei veicoli pesanti.

%PES_2018: percentuale di mezzi pesanti sul totale (del grafo TEN). Il dato riferito all'ultimo anno (2018) dovrà essere graficizzato secondo gli intervalli successivi.

L_PES_18: livello di **%PES_2018**. La gradazione della palette di colori, e le caratteristiche dell'elemento lineare sarà fornita con il file di vestizione.

%PES_2018	L_PES_18
%PES_2018≤15%	LIV 1
15%<%PES_2018≤20%	LIV 2
20%<%PES_2018≤30%	LIV 3
%PES_2018>30%	LIV 4

NOTE: Qualunque osservazione che il gestore voglia far presente relativamente ai dati forniti.

I campi relativi dagli anni 2014 al 2017 dovranno essere forniti sul database (foglio Excel).

Incidenti_asse

Commenti generali

La rete TEN sarà suddivisa in tratte elementari della lunghezza di 1km.

Il dato degli incidenti per questo Livello deve essere fornito aggregato e cioè come somma degli incidenti delle carreggiate destra e sinistra, per tutti e due i sensi di marcia.

Convenzionalmente, come per il Livello 1, tale dato verrà riportato sulla grafica sull'asse di convenzione delle rete TEN.

Per definizione si intende "incidente con conseguenze alle persone" l'evento incidentale nel quale si sono registrati feriti e/o morti.

L'indice considerato come significativo in questa fase è definito come "INC_14_18", rappresentante la somma degli incidenti degli anni di riferimento al chilometro. Per il presente studio gli anni di riferimento sono rappresentati dal quinquennio 2014-2018, con l'anno zero corrispondente al 2018.

Per le analisi degli incidenti è indispensabile individuare la localizzazione (POSIZIONE) dove si verificano. In questa fase si sono individuate le seguenti posizioni:

- posizione 1: localizzazione degli eventi incidentali verificatisi in asse (comprese le entrate e le uscite dalle aree di servizio e dalle piazzole di sosta);
- posizione 2: localizzazione degli eventi incidentali verificatisi in svincolo/intersezione (incluse le corsie di variazione cinematica, le rampe);
- posizione 3: localizzazione degli eventi incidentali verificatisi in zona di pertinenza (es. piazzale aree di servizio, piazzole di sosta, etc.).
- posizione 4: localizzazione degli eventi incidentali verificatisi in zona di incrocio sulla strada di livello inferiore, se di pertinenza al concessionario.

Si precisa che per il database dei dati aggregati in asse verranno presi in considerazione le posizioni 1 e 2 come la somma degli incidenti delle due localizzazioni, mentre non saranno prese in considerazione.

I dati degli incidenti dovranno essere forniti in formato excel per ogni anno del quinquennio di riferimento.

Campi dello shapefile e del file excel

Fid: Codice rappresentativo di ogni segmento, non necessariamente posta in ordine crescente.

GESTORE: vedi Livello 1.

COD_STRA: vedi Livello 1.

REGIONE: Regione in cui si trova l'opera (se a cavallo di regione inserire "\". Es: "lazio\toscana")

AMBITO: Extraurbana – Urbana, ambito prevalente in cui si sviluppa la strada secondo le definizioni della colonna tre della TABELLA 3.4.a (pag. 9) del DM5/11/2001, e del codice della strada (es. Tangenziale di Napoli = ambito Urbano; SS statale di attraversamento centro abitato <10.000 abitanti = ambito Urbano);

CLASSE_FUN: A, B, C, D, E, F secondo la classificazione del Codice della strada.

ID_TR_ELEM: Identificativo Tratta Elementare dell'ente gestore, se esistente (es. n. della tratta da svincolo a svincolo, o da punto notevole a punto notevole per le strade statali).

KM: per 1km di lunghezza del grafo stradale, considerato sulla chilometrica amministrativa (riportata sui cippi) dal km 0,000 al km 0,999. A titolo di esempio, al chilometro 3, è associata l'estesa che va dal 3+000km a 3+999km.

NUM_CORSIE: somma del numero di corsie presenti nei due sensi di marcia.

INC_14_18: somma degli incidenti (eventi incidentali con conseguenze alle persone) nel quinquennio, verificatisi in posizione 1 e in posizione 2

L_I_14_18: Livello incidenti prendendo come anno di inizio attività il 2018. I livelli individuati sono proposti nella tabella seguente.

LIV_INC_18	L_I_14_18
=0	LIV0 (livello di monitoraggio)

1-4	LIV 1
5-10	LIV 2
11-16	LIV 3
17-25	LIV 4
>25	LIV 5

I_P_14_18: somma del numero di incidenti che ha coinvolto mezzi pesanti.

L_I_P_18: livello del **I_P_14_18** del numero di incidenti che ha coinvolto i mezzi pesanti. I livelli individuati sono proposti nella tabella seguente.

I_P_14_18	L_I_P_18
=0	LIV 0 (livello di monitoraggio)
1-2	LIV 1
3-4	LIV 2
>=5	LIV 3

I_D_14_18: somma del numero di incidenti che ha coinvolto utenze deboli (due ruote, biciclette e pedoni),

L_I_D_18: somma del numero di incidenti che ha coinvolto gli utenti deboli. I livelli individuati sono proposti nella tabella seguente.

I_D_14_18	L_I_D_18
=0	LIV0 (livello di monitoraggio)
1	LIV 1
2	LIV 2
>=3	LIV 3

I_M_14_18: somma del numero di eventi incidentali in cui si sono registrati morti nel quinquennio.

I_T_14_18: somma degli tutti gli incidenti (anche in assenza di conseguenze alle persone) totali nel quinquennio.

N_M_14_18: somma numero di morti nel quinquennio.

N_F_14_18: somma numero di feriti nel quinquennio.

I seguenti campi riferiti al singolo anno 2018 dovranno essere forniti esclusivamente sui fogli Excel e, altresì, per ogni anno del quinquennio.

INC_18: numero di incidenti registrati nell'anno di riferimento (eventi incidentali con conseguenze alle persone).

I_P_18: numero di incidenti che ha coinvolto mezzi pesanti.

I_D_18: numero di incidenti che ha coinvolto utenze deboli.

I_M_18: numero di eventi incidentali in cui si sono registrati morti.

I_T_18: somma degli tutti gli incidenti (anche in assenza di conseguenze alle persone) totali nel 2018.

N_M_18: numero di morti.

N_F_18: numero di feriti.

I campi relativi dagli anni 2014 al 2017 dovranno essere forniti sul foglio Excel.

NOTE: campo non obbligatorio. Qualunque osservazione che il gestore voglia far presente relativamente ai dati forniti.

“Traffico_DX” e “Traffico_SX” (dati disaggregati)

Commenti generali

Tale database riporta i dati del traffico giornaliero medio per singola direzione di marcia (DX e SX), TTGM_DX_18 e TTGM_SX_18, per le tratte omogenee per livello di traffico.

Il traffico giornaliero medio DX e SX verrà riportato sulle due direzioni di marcia, ed ha lo scopo di evidenziare se il collegamento ha diversi livelli di traffico a seconda della direzione.

I dati del traffico dovranno essere forniti in formato excel per ogni anno del quinquennio di riferimento. La grafitizzazione in shp sarà riferita al solo anno 2018, che verrà considerato l'anno di inizio dell'attività.

I dati degli incidenti dovranno essere forniti in formato excel per ogni anno del quinquennio di riferimento.

Campi dello shapefile e del file Excel per corsia destra (DX).

Fid: Codice rappresentativo di ogni segmento, non necessariamente posta in ordine crescente.

GESTORE: vedi Livello 1.

COD_STRA: vedi Livello 1.

REGIONE: Regione in cui si trova l'opera (se a cavallo di regione inserire “\”. Es: “lazio\toscana”)

AMBITO: Extraurbana – Urbana, secondo le definizioni del DM5/11/2001 e del codice della strada (le tangenziali autostradali saranno autostrade urbane, le strade stradale in attraversamento a centri abitati sono urbane);

CLASSE_FUN: A, B, C, D, E, F secondo la classificazione del Codice della strada.

ID_TR_ELEM: Identificativo Tratta Elementare dell'ente gestore, se esistente (es. n. della tratta da svincolo a svincolo, o da punto notevole a punto notevole per le strade statali).

PROG_IN_DX: progressiva amministrativa iniziale della tratta (fare riferimento ai cippi chilometrici adiacenti).

PROG_FI_DX: progressiva amministrativa finale della tratta (fare riferimento ai cippi chilometrici adiacenti).

EST_AMM_DX: Lunghezza rilevabile dai cippi km della tratta elementare km di riferimento del livello di traffico.

N_CAR_DX: Numero di carreggiate presenti (per le strade tipo C, solitamente 1, tipo B e A solitamente 2, in caso di presenza di complanari, ecc., inserire il numero totale di carreggiate presenti).

TGM_2018: Traffico Giornaliero Medio dell'annualità di riferimento 2018 (stesso dato "TGM_2018 che viene riportato in "Traffico asse", ripetuto per consentire il confronto).

TTGM_DX_18: traffico giornaliero medio per direzione destra di marcia, per anno di riferimento.

L_TTGM_18: Livello di TTGM. I livelli individuati sono riportati nella tabella seguente. La gradazione della palette di colori sarà fornita con il file .qlm

TTGM_DX_18	L_TTGM_18
< 50.000	LIV 1
5.000-12.500	LIV 2
12.500-20.000	LIV 3
20.000-32.500	LIV 4
32.00-47.500	LIV 5
> 47.500	LIV 6

L_DX_18: TTGM_DX_2018 dei veicoli leggeri.

P_DX_18: TTGM_DX_2018 dei veicoli pesanti.

%P_DX_18: percentuale di mezzi pesanti sul totale.

L_%P_D_18: livello di %P_DX_18. La gradazione della palette di colori, e le caratteristiche dell'elemento lineare sarà fornita con il file di vestizione.

%P_DX_18	L_%P_D_18
%PES_2018≤15%	LIV 1
15%<%PES_2018≤20%	LIV 2
20%<%PES_2018≤30%	LIV 3
%PES_2018>30%	LIV 4

NOTE: campo non obbligatorio. Qualunque osservazione che il gestore voglia far presente relativamente ai dati forniti.

I campi relativi dagli anni 2014 al 2017 dovranno essere forniti sul database (foglio Excel).

Gli stessi dati dovranno essere forniti per la direzione di marcia SX.

“Incidenti_DX” e “Incidenti_SX”– (dati disaggregati)

Commenti generali

La rete TEN per singola direzione di marcia sarà suddivisa in tratte elementari della lunghezza di 1km.

Il dato degli incidenti per questo Livello deve essere fornito disaggregato per ciascuna direzione di marcia, verrà riportato sulla grafica dei due sensi di marcia.

Per definizione si intende “incidente con conseguenze alle persone” l’evento incidentale nel quale si sono registrati feriti e/o morti.

L’indice considerato come significativo in questa fase è definito come “**I_14_18D**”, rappresentante la somma degli incidenti degli anni di riferimento al chilometro per senso di marcia. Per il presente studio gli anni di riferimento sono rappresentati dal quinquennio 2014-2018, con l’anno zero corrispondente al 2018. Quindi **I_14_18D** sarà uguale a: **I_14_18D**= (somma degli eventi incidentali con conseguenze alle persone per senso di marcia)/5.

Per le analisi degli incidenti è indispensabile individuare la localizzazione (POSIZIONE) dove si verificano. In questa fase si sono individuate le seguenti posizioni:

- posizione 1: localizzazione degli eventi incidentali verificatisi in asse (comprese le entrate e le uscite dalle aree di servizio e dalle piazzole di sosta);
- posizione 2: localizzazione degli eventi incidentali verificatisi in svincolo/intersezione (incluse le corsie di variazione cinematica, le rampe);
- posizione 3: localizzazione degli eventi incidentali verificatisi in zona di pertinenza (es. piazzale aree di servizio, piazzole di sosta, etc.).
- posizione 4: localizzazione degli eventi incidentali verificatisi in zona di incrocio sulla strada di livello inferiore, se di pertinenza al concessionario.

Si precisa che per il database dei dati disaggregati per senso di marcia asse verranno presi in considerazione tutte le posizioni descritte.

I dati degli incidenti dovranno essere forniti per ogni anno del quinquennio di riferimento.

Campi dello shapefile e del file Excel per corsia destra (DX).

Fid: Codice rappresentativo di ogni segmento, non necessariamente posta in ordine crescente.

GESTORE: vedi Livello 1.

COD_STR: vedi Livello 1.

REGIONE: Regione in cui si trova l’opera (se a cavallo di regione inserire “\”. Es: “lazio\toscana”)

AMBITO: Extraurbana – Urbana, secondo le definizioni del DM5/11/2001 e del codice della strada (le tangenziali autostradali saranno autostrade urbane, le strade stradale in attraversamento a centri abitati sono urbane);

CLASSE_FUN: A, B, C, D, E, F secondo la classificazione del Codice della strada.

ID_TR_ELEM: Identificativo Tratta Elementare dell’ente gestore, se esistente (es. n. della tratta da svincolo a svincolo, o da punto notevole a punto notevole per le strade statali).

KM: per 1km di lunghezza del grafo stradale, considerato sulla chilometrica amministrativa (riportata sui cippi) dal km 0,000 al km 0,999. A titolo di esempio, al chilometro 3, è associata l'estesa che va dal 3+000km a 3+999km.

N_CO_DX_P1: somma del numero di corsie presenti per il senso di marcia DX.

N_CO_DX_P2: somma del numero di corsie dello svincolo.

TTGM_DX_18: traffico transitante giornaliero medio per singola direzione di marcia, per anno di riferimento (vedi istruzioni Livello 5).

I_14_18DP1: Somma degli incidenti (eventi incidentali con conseguenze alle persone) nel quinquennio, verificatisi in asse (comprese le entrate e le uscite dalle aree di servizio e dalle piazzole di sosta), posizione 1;

I_14_18DP2 - somma degli incidenti in svincolo/intersezione (incluse le corsie di variazione cinematica, le rampe) posizione 2

I_14_18DP3 - somma degli incidenti in zona di pertinenza (es. piazzale aree di servizio, piazzole di sosta, etc.) posizione 3.

I_14_18DP4 - somma degli incidenti in zona di incrocio sulla strada di livello inferiore, se di pertinenza al concessionario, altrimenti lasciare vuoto - posizione 4

P_14_18DP1: somma del numero di incidenti che ha coinvolto mezzi pesanti – posizione 1

P14_18DP2: somma del numero di incidenti che ha coinvolto mezzi pesanti - posizione 2

P14_18DP3: somma del numero di incidenti che ha coinvolto mezzi pesanti – posizione 3

P14_18DP4: somma del numero di incidenti che ha coinvolto mezzi pesanti– posizione 4

D14_18DP1: somma del numero di incidenti che ha coinvolto utenze deboli (due ruote, biciclette e pedoni) – posizione 1.

D14_18DP2: somma del numero di incidenti che ha coinvolto utenze deboli (due ruote, biciclette e pedoni) – posizione 2.

D14_18DP3: somma del numero di incidenti che ha coinvolto utenze deboli (due ruote, biciclette e pedoni) – posizione 3.

D14_18DP4: somma del numero di incidenti che ha coinvolto utenze deboli (due ruote, biciclette e pedoni) – posizione 4.

M_14_18DP1: somma del numero di eventi incidentali in cui si sono registrati morti nel quinquennio, – posizione 1.

M_14_18DP2: somma del numero di eventi incidentali in cui si sono registrati morti nel quinquennio, – posizione 2.

M_14_18DP3: somma del numero di eventi incidentali in cui si sono registrati morti nel quinquennio, – posizione 3.

M_14_18DP4: somma del numero di eventi incidentali in cui si sono registrati morti nel quinquennio, – posizione 4.

T_14_18DP1: somma degli tutti gli incidenti (anche in assenza di conseguenze alle persone) totali nel quinquennio in posizione 1.

T_14_18DP2: somma degli tutti gli incidenti (anche in assenza di conseguenze alle persone) totali nel quinquennio in posizione 2.

T_14_18DP3: somma degli tutti gli incidenti (anche in assenza di conseguenze alle persone) totali nel quinquennio in posizione 3.

T_14_18DP4: somma degli tutti gli incidenti (anche in assenza di conseguenze alle persone) totali nel quinquennio in posizione 4.

NM14_18DP1: somma numero di morti nel quinquennio, posizione 1.

NM14_18DP2: somma numero di morti nel quinquennio, posizione 2.

NM14_18DP3: somma numero di morti nel quinquennio, posizione 3.

NM14_18DP4: somma numero di morti nel quinquennio, posizione 4.

NF_14_18DP1: somma numero di feriti nel quinquennio, posizione 1.

NF_14_18DP2: somma numero di feriti nel quinquennio, posizione 2.

NF_14_18DP3: somma numero di feriti nel quinquennio, posizione 3.

NF_14_18DP4: somma numero di feriti nel quinquennio, posizione 4.

I seguenti campi riferiti al singolo anno del 2018 fino al 2014 dovranno essere forniti esclusivamente sui fogli Excel e, altresì, per ogni anno del quinquennio.

I_18DP1: somma degli incidenti (eventi incidentali con conseguenze alle persone) nel 2018, verificatisi in asse in carreggiata e banchina (comprese le entrate e le uscite dalle aree di servizio e dalle piazzole di sosta), posizione 1;

I_18DP2 - somma degli incidenti in svincolo/intersezione (incluse le corsie di variazione cinematica, le rampe) posizione 2

I_18DP3 - somma degli incidenti in zona di pertinenza (es. piazzale aree di servizio, piazzole di sosta, etc.) posizione 3.

I_18DP4 - somma degli incidenti in zona di incrocio sulla strada di livello inferiore, se di pertinenza al concessionario, altrimenti lasciare vuoto - posizione 4

P_18DP1: numero di incidenti che ha coinvolto mezzi pesanti – posizione 1

P_18DP2: numero di incidenti che ha coinvolto mezzi pesanti - posizione 2

P_18DP3: numero di incidenti che ha coinvolto mezzi pesanti – posizione 3

P_18DP4: il numero di incidenti che ha coinvolto mezzi pesanti– posizione 4

D_18DP1: il numero di incidenti che ha coinvolto utenze deboli (due ruote, biciclette e pedoni) – posizione 1.

D_18DP2: il numero di incidenti che ha coinvolto utenze deboli (due ruote, biciclette e pedoni) – posizione 2.

D_18DP3: numero di incidenti che ha coinvolto utenze deboli (due ruote, biciclette e pedoni) – posizione 3.

D_18DP4: numero di incidenti che ha coinvolto utenze deboli (due ruote, biciclette e pedoni) – posizione 4.

M_18DP1: somma del numero di eventi incidentali in cui si sono registrati morti nel 2018, – posizione 1.

M_18DP2: somma del numero di eventi incidentali in cui si sono registrati morti nel 2018, – posizione 2.

M_18DP3: somma del numero di eventi incidentali in cui si sono registrati morti nel 2018, – posizione 3.

M_18DP4: somma del numero di eventi incidentali in cui si sono registrati morti nel 2018, – posizione 4.

T_18DP1: somma degli tutti gli incidenti (anche in assenza di conseguenze alle persone) totali nel 2018 in posizione 1.

T_18DP2: somma degli tutti gli incidenti (anche in assenza di conseguenze alle persone) totali nel 2018 in posizione 2.

T_18DP3: somma degli tutti gli incidenti (anche in assenza di conseguenze alle persone) totali nel 2018 in posizione 3.

T_18DP4: somma degli tutti gli incidenti (anche in assenza di conseguenze alle persone) totali nel 2018 in posizione 4.

NM_18DP1: numero di morti nel 2018, posizione 1.

NM_18DP2: numero di morti nel 2018, posizione 2.

NM_18DP3: numero di morti nel 2018, posizione 3.

NM_18DP4: numero di morti nel 2018, posizione 4.

NF_18DP1: numero di feriti nel 2018, posizione 1.

NF_18DP2: numero di feriti nel 2018, posizione 2.

NF_18DP3: numero di feriti nel 2018, posizione 3.

NF_18DP4: numero di feriti nel 2018, posizione 4.

“Cippi”

Campi dello shapefile e del file Excel

Fid: Codice rappresentativo di ogni segmento, non necessariamente posta in ordine crescente.

GESTORE:

COD_STRA: vedi Livello 1

REGIONE: Regione in cui si trova l’opera (se a cavallo di regione inserire “\”. Es: “lazio\toscana”)

AMBITO: Extraurbana – Urbana, secondo le definizioni del DM5/11/2001 e del codice della strada (le tangenziali autostradali saranno autostrade urbane, le strade stradale in attraversamento a centri abitati sono urbane);

CLASSE_FUN: A, B, C, D, E, F secondo la classificazione del Codice della strada.

ID_TR_ELEM: Identificativo Tratta Elementare dell’ente gestore, se esistente (es. n. della tratta da svincolo a svincolo, o da punto notevole a punto notevole per le strade statali).

Km: km rilevabili dai cippi stradali.