

La rilevazione degli incidenti stradali con lesioni a persone. Anno 2012

Nota metodologica

L'informazione statistica sull'incidentalità è raccolta dall'Istat mediante una rilevazione totale a cadenza mensile di tutti gli incidenti stradali verificatisi sull'intero territorio nazionale che hanno causato lesioni alle persone (morti entro il trentesimo giorno o feriti). Ente partecipante all'indagine è l'AcI (Automobile Club d'Italia).

Nel corso dell'anno 2011 è stato rinnovato un Protocollo di Intesa, con durata triennale, tra l'Istat e l'AcI con l'obiettivo di consolidare e sviluppare il rapporto di collaborazione in atto in materia di rilevazione e analisi statistica del fenomeno dell'incidentalità stradale.

La rilevazione è tradizionalmente il frutto di un'azione congiunta e complessa tra una molteplicità di Enti: l'Istat, l'ACI, il Ministero dell'Interno, in particolare la Direzione Centrale per la Polizia Stradale, Ferroviaria, delle Comunicazioni e per i Reparti speciali della Polizia di Stato, i Carabinieri, la Polizia provinciale, la Polizia municipale o locale, gli Uffici di statistica dei Comuni capoluogo di provincia, gli Uffici di statistica di alcune Province o Regioni che hanno sottoscritto accordi con l'Istat (Convenzioni bilaterali e Protocollo di Intesa nazionale) finalizzati alla raccolta, al controllo della copertura, all'acquisizione informatizzata e al successivo invio all'Istituto Nazionale di Statistica dei dati secondo un formato concordato.

La rilevazione avviene tramite la compilazione del modello Istat CTT/INC o attraverso l'invio di file, contenenti le informazioni concordate, da parte dell'autorità che è intervenuta sul luogo (Polizia Stradale, Carabinieri, Polizia provinciale, Polizia locale o municipale e altri organismi) per ogni incidente stradale in cui è coinvolto un veicolo in circolazione sulla rete stradale e che comporti danni alle persone.

Le informazioni rilevate riguardano il numero di individui coinvolti nell'incidente secondo il ruolo (conducente, passeggero, pedone) e l'esito, la localizzazione e la dinamica dell'incidente, in particolare, data e luogo del sinistro, l'organismo pubblico di rilevazione, l'area o localizzazione dell'incidente (se nel centro urbano o fuori dell'abitato), la dinamica del sinistro, il tipo di veicoli coinvolti, le circostanze che hanno dato origine all'incidente e le conseguenze alle persone e ai veicoli.

Il campo di osservazione, l'unità di rilevazione e le principali definizioni

Il campo di osservazione è costituito dall'insieme degli incidenti stradali verbalizzati da un'autorità di polizia, verificatisi sul territorio nazionale nell'arco di un anno solare, che hanno causato lesioni alle persone (morti entro i 30 giorni o feriti).

In particolare, rientrano nel campo di osservazione tutti gli incidenti stradali verificatisi nelle vie o piazze aperte alla circolazione, nei quali risultano coinvolti veicoli fermi o in movimento e dai quali siano derivate lesioni a persone. Sono esclusi, pertanto, dalla rilevazione i sinistri da cui non sono derivate lesioni alle persone, quelli che non si sono verificati nelle aree pubbliche di circolazione, cioè, in quelle aree come cortili, stazioni di servizio, depositi di mezzi di trasporto, strade ferrate riservate esclusivamente per il trasporto tranviario o ferroviario, eccetera e i sinistri in cui non risultano coinvolti veicoli.

Le norme internazionali (Eurostat, OCSE, ECE, ecc.), cui il nostro Paese si adegua, definiscono, infatti, l'incidente stradale come "quell'evento in cui è coinvolto almeno un veicolo in circolazione sulla rete stradale e che comporti danni alle persone". L'unità di rilevazione è il singolo incidente stradale con lesioni a persone. La rilevazione è riferita al momento in cui l'incidente si è verificato. E' con riguardo a tale momento, quindi, che di ciascuna unità vengono considerati i caratteri e le modalità, le cause o le circostanze determinanti, le conseguenze sia per le persone che per le cose.

Di seguito si riportano le principali definizioni utilizzate nell'indagine:

- **incidente stradale:** risultano quelli che si verificano in una strada aperta alla circolazione pubblica, in seguito ai quali una o più persone sono rimaste ferite o uccise e nei quali almeno un veicolo è rimasto implicato.
- **morti:** le persone decedute sul colpo (entro le 24 ore) o quelle decedute dal secondo al trentesimo giorno, a partire da quello dell'incidente compreso.
- **feriti:** le persone che hanno subito lesioni, di qualsiasi gravità, al proprio corpo a seguito dell'incidente. Non esiste ad oggi una definizione unica, adottata da tutti i Paesi UE, per i "feriti gravi"; la Commissione Europea ha proposto l'utilizzo dell'esistente scala dei traumi "Maximum Abbreviated Injury Scale" (MAIS). Il ferito grave si rileva con un livello MAIS \geq 3.

Principali caratteristiche rilevate

- Data, ora¹ e località dell'incidente
- Organo di rilevazione
- Localizzazione dell'incidente: fuori dalla zona abitata o nell'abitato
- Tipo di strada
- Pavimentazione
- Fondo stradale
- Segnaletica
- Condizioni meteorologiche
- Natura dell'incidente (scontro, fuoriuscita, investimento, eccetera)
- Tipo di veicoli coinvolti
- Circostanze dell'incidente²
- Conseguenze dell'incidente alle persone
- Nominativi dei morti, dei feriti e Istituto di ricovero

I flussi di indagine, i soggetti coinvolti e i modelli organizzativi adottati

La rilevazione viene effettuata mediante compilazione del questionario cartaceo (modello Istat CTT/INC) o attraverso la registrazione dei dati e l'invio di un file contenente le informazioni concordate con Istat.

Il flusso di indagine standard prevede una periodicità mensile di trasmissione, con invio entro 45 giorni dal termine del mese di rilevazione, esistono però, ad oggi, diverse modalità e tempistica di invio regolamentate dagli accordi specifici in essere con i diversi Organismi locali. In particolare, la tempistica richiesta di invio dei dati a Istat, per le Regioni e Province aderenti a Protocollo di Intesa o Convenzioni, è a cadenza trimestrale alle date 30/4, 31/7, 31/10, 31/1 e comunque prevedendo l'invio del dato consolidato annuale (riferito all'anno precedente) entro il 31/5 di ogni anno. Il dato inviato trimestralmente è da considerarsi come dato preliminare da aggiornarsi con le informazioni consolidate in fasi successive.

Nel caso in cui nessun incidente si sia verificato nel mese, gli organi rilevatori sono tenuti ad effettuare apposita segnalazione negativa all'Istat o all'Organo intermedio di rilevazione incaricato dall'Istat (Regioni o Province).

La qualità del dato statistico prodotto è fortemente legata al livello di collaborazione dei rispondenti.

La rilevazione, analogamente a quanto accade negli altri Paesi europei, è eseguita con la preziosa collaborazione di Organi pubblici a competenza locale (Polizia Stradale, Carabinieri, Polizia provinciale, Polizia locale o municipale e altri organismi) che, in relazione ai compiti assolti nei riguardi della disciplina del traffico e della circolazione, hanno in via istituzionale la possibilità di raccogliere gli elementi caratteristici degli incidenti stradali da loro verbalizzati.

I risultati dell'indagine sono pubblicati regolarmente dal 1952. L'indagine è stata più volte ristrutturata, in maniera consistente nel 1991, anno in cui l'Istituto ha provveduto ad uniformare il concetto di incidente stradale alle definizioni internazionali (viene, infatti, interrotta la registrazione degli incidenti stradali che non comportano danni alle persone con conseguente riduzione di carico di lavoro da parte delle Amministrazioni pubbliche interessate alla rilevazione dei dati e considerati, quindi solo gli incidenti con lesioni a persone). A decorrere dal 1° gennaio 1999, invece, è stata adeguata la definizione di "morto in

¹ A partire dai dati riferiti all'anno 2011 è stata rilevata l'informazione completa sull'ora e i minuti di accadimento dell'incidente. Per fornire un'informazione sull'ora dell'incidente stradale leggibile su una tabella di dati, è stato scelto di utilizzare il criterio di arrotondamento, a partire dall'informazione su ora e minuti, sotto indicato:

dalle ore 00.01 alle ore 00.59 = 1^a ora, dalle ore 01.00 alle ore 01.59 = 2^a ora, dalle ore 02.00 alle ore 02.59 = 3^a ora....., dalle ore 23.00 alle ore 23.59 , oppure, 00,00 = 24^a ora, ora imprecisata = 25^a ora.

² Si precisa che a causa dell'esiguo numero di circostanze presunte dell'incidente legate allo stato psico-fisico alterato del conducente e ai difetti o avarie del veicolo, a partire dall'anno 2009 non vengono pubblicati i dati sugli incidenti stradali dettagliati per tali circostanze. Per motivi legati spesso all'indisponibilità dell'informazione al momento del rilievo, inoltre, risulta di estrema difficoltà la compilazione, da parte degli Organi di rilevazione, dei quesiti sulle circostanze presunte dell'incidente legate allo stato psico-fisico del conducente. Il numero degli incidenti nei quali è presente una delle circostanze appartenenti ad uno dei due gruppi sopra citati risulta, quindi, sottostimato. Per colmare, nel medio-breve periodo questa importante lacuna informativa, nel 2012 l'Istat ha istituito un gruppo di lavoro interistituzionale con il compito di revisionare le informazioni che vengono richieste agli organi di rilevazione per la raccolta dei dati sugli incidenti stradali con lesioni a persone. Allo studio del gruppo anche l'introduzione di nuove variabili legate allo stato psico-fisico alterato del conducente, con particolare attenzione allo stato di ebbrezza da alcool e all'ingestione di sostanze stupefacenti o psicotrope.

incidente stradale”, includendo nella rilevazione tutte le persone decedute sul colpo od entro il trentesimo giorno a partire da quello in cui si è verificato l’incidente. Nel passato (fino al 31 dicembre 1998) la contabilizzazione dei decessi considerava solo quelli avvenuti entro sette giorni dal momento del sinistro stradale.

Per quanto concerne i *nuovi modelli organizzativi* adottati, a partire dal 1999 l’Istat ha valorizzato forme di collaborazione a livello locale che hanno consentito agli operatori provinciali o regionali di partecipare attivamente alla fase di rilevazione.

Questo indirizzo è stato poi consolidato dalla necessità di coinvolgere nella rilevazione i Centri di Monitoraggio Regionali e Provinciali, istituiti a seguito delle nuove disposizioni del Programma Nazionale di Sicurezza Stradale. A partire dal 2002, infatti, è stata individuata dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, tra i campi di intervento prioritari, la creazione di “centri di monitoraggio”, con il compito di effettuare pianificazione, programmazione degli investimenti, monitoraggio e gestione a livello regionale, provinciale e comunale e di contribuire a migliorare la completezza, la qualità e la tempestività della rilevazione degli incidenti stradali sulla rete stradale urbana ed extraurbana e all’analisi dei fattori di rischio in tema di incidentalità e sicurezza stradale.

A seguito, inoltre, della necessità di far fronte all’esigenza sempre crescente delle Amministrazioni locali di avere a disposizione dati preliminari per la programmazione di interventi mirati ed efficaci in materia di sicurezza stradale, nel dicembre 2007 si è giunti ad una prima stipula di un “Protocollo di Intesa per il coordinamento delle attività inerenti la rilevazione statistica sull’incidentalità stradale”. Dopo aver portato a termine la fase di sperimentazione delle attività di decentramento, è stato stipulato nel luglio 2011 un nuovo Protocollo di intesa. Gli Enti e gli Organismi firmatari sono l’Istat, il Ministero dell’Interno, il Ministero della Difesa, il Ministero dei Trasporti, la Conferenza delle Regioni e delle Province autonome, l’Unione delle Province d’Italia e l’Associazione Nazionale dei Comuni d’Italia.

Il *Protocollo di intesa nazionale*, stipulato nel 2007 con durata triennale, prevedeva l’attuazione di un progetto sperimentale per il decentramento delle attività di raccolta e monitoraggio delle informazioni sugli incidenti stradali, occorsi nei territori di competenza delle Regioni interessate all’adesione alla sperimentazione. Il Protocollo ha avuto, come principale finalità, lo scopo di sperimentare soluzioni organizzative che consentissero, in attuazione del principio di leale collaborazione tra Stato, Regioni ed Enti locali, di migliorare la tempestività e la qualità delle informazioni sull’incidentalità stradale, anche al fine di fornire un quadro idoneo a soddisfare le esigenze conoscitive delle Amministrazioni centrali, dei diversi livelli territoriali e dei Centri di Monitoraggio Regionali e locali previsti dal Piano Nazionale di Sicurezza Stradale e dai relativi Programmi di attuazione, i quali operano con il supporto degli Uffici di statistica e i SIT (Sistemi Informativi Territoriali) degli Enti aderenti all’accordo nazionale.

Nel marzo 2011, a seguito della scadenza dei termini della sperimentazione previsti dal precedente Protocollo, è stata approvata dalla Conferenza Unificata Stato-Regioni la *nuova versione del Protocollo di intesa per il decentramento delle attività di raccolta e monitoraggio delle informazioni sull’incidentalità stradale*. Il nuovo Protocollo è ufficialmente in vigore a partire dal 6 luglio 2011.

Una novità introdotta con l’entrata in vigore del nuovo Protocollo nazionale sono le modalità di utilizzo e diffusione delle informazioni anche provvisorie sull’incidentalità stradale. L’Istat, infatti, grazie al nuovo accordo, provvederà alla trasmissione dei dati provvisori sull’incidentalità stradale al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, al Ministero dell’Interno, al Ministero della Difesa, alle Regioni e, con riferimento al territorio di competenza, agli Enti locali che ne faranno richiesta, nel rispetto della disciplina in materia di tutela del segreto statistico di cui all’art. 9 del d.lgs 322/89. I dati provvisori si riferiscono al complesso delle informazioni raccolte dalla Polizia locale, dai Carabinieri, dalla Polizia Stradale e dagli altri organi di rilevazione.

Le Regioni che, ad oggi, stanno attuando il decentramento delle attività di raccolta e monitoraggio, nell’ambito del sopra citato accordo, in ordine di adesione, sono: Toscana, Piemonte, Lombardia, Emilia-Romagna, Puglia, Friuli Venezia Giulia. A partire dal 1 gennaio 2013 anche il Veneto aderirà all’accordo nazionale.

Per alcune delle Regioni incluse nella sperimentazione erano già in vigore convenzioni bilaterali con l’Istat, stipulate nei limiti e con le modalità di cui al decreto legislativo n. 322/89, in alcune delle Province dei territori di competenza, tali accordi sono confluiti nei progetti regionali alla luce dell’accordo nazionale. Le Convenzioni con le Province, esistenti prima della stipula del Protocollo di intesa nel 2007 e nel 2011 e riguardanti Province per le quali la Regione di appartenenza non ha aderito all’accordo nazionale, sono state confermate e mantenute attive.

Le Province che attualmente stanno effettuando la gestione decentrata di tutte le fasi del processo di indagine, non incluse, invece, in una Regione che ha aderito integralmente al protocollo nazionale sono:

Vicenza, Treviso e Rovigo per il Veneto (la Regione Veneto aderirà al Protocollo di Intesa a partire dal 1/1/2013), Viterbo per il Lazio, Crotone per la Calabria, Pesaro e Urbino per le Marche. Per quanto concerne le Province Autonome di Bolzano e di Trento, la rilevazione dell'informazione sull'incidentalità stradale viene gestita a livello locale, utilizzando soluzioni organizzative che consentono l'informatizzazione dei dati il cui invio ad Istat viene effettuato con cadenza concordata tramite gli Uffici di Statistica provinciali.

Al fine di migliorare la qualità dell'informazione statistica dei dati degli incidenti stradali rilevati nella Regione Umbria e nella Regione Campania, a partire dall'anno di rilevazione 2007 l'Istat ha decentrato la raccolta, la registrazione, il controllo quali-quantitativo e l'informatizzazione dei dati alle Sedi regionali Istat per l'Umbria e per la Campania, dal 2010 alle Sedi territoriali Istat per la Basilicata e per le Marche e dal 2012 alla Sede Territoriale Istat per il Molise (Figura 1 e 2).

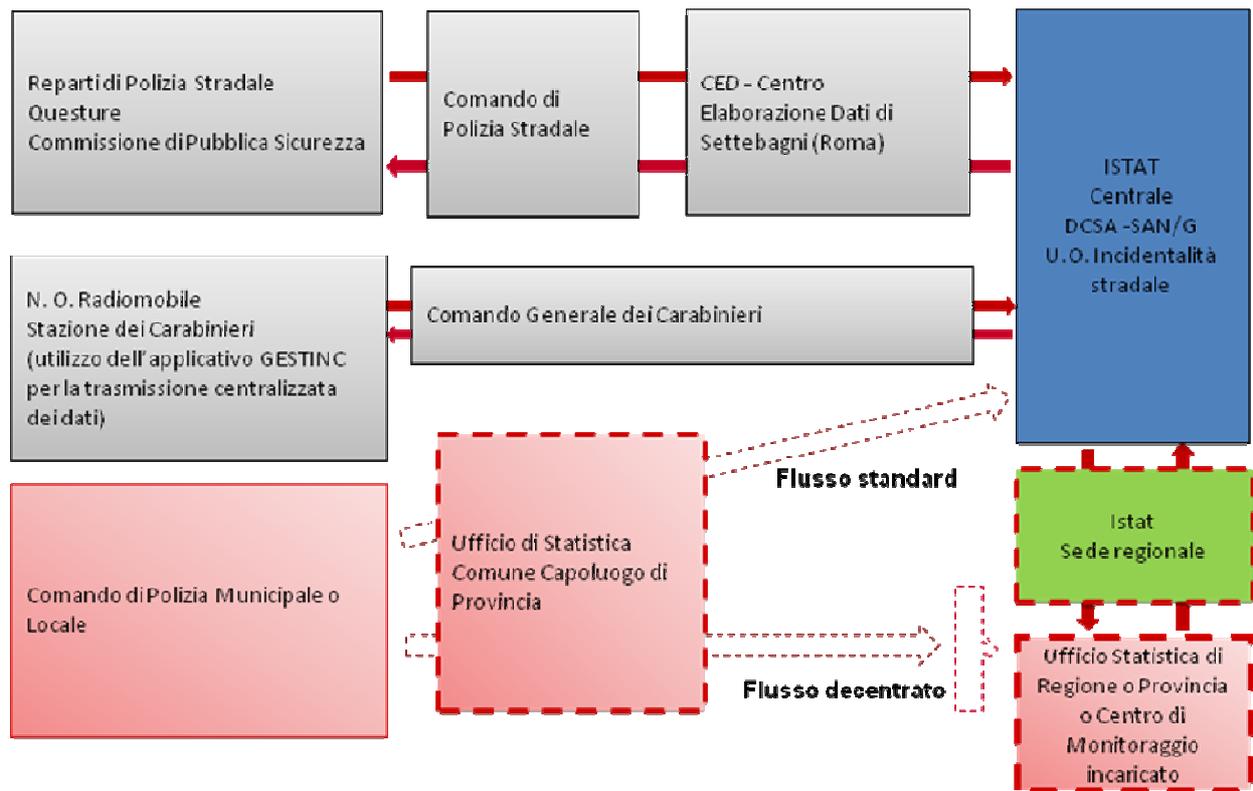
La Polizia Stradale e i Carabinieri, infine, per completare il quadro sulle modalità organizzative e i flussi della rilevazione, inviano ad Istat in maniera centralizzata i dati sugli incidenti stradali con lesioni a persone da loro rilevati e verbalizzati, indipendentemente dall'adesione della Regione o Provincia ad accordi specifici con Istat. L'invio dei dati avviene in formato informatizzato e nella modalità concordata con l'Istat.

Figura 1. La rilevazione degli incidenti stradali con lesioni a persone: modelli organizzativi adottati



Fonte: Gruppo di lavoro Istat per la predisposizione di strumenti per la formazione a distanza (FAD)

Figura 2. La rilevazione degli incidenti stradali con lesioni a persone: i flussi di rilevazione e di invio dati all'Istat standard e decentrato



I principali indicatori dell'incidentalità stradale

La lettura dei dati assoluti sul numero di incidenti stradali con lesioni a persone, verificatisi sull'intera rete stradale italiana o su un particolare tratto di questa, fornisce un'informazione parziale che occorre valorizzare per meglio interpretare il fenomeno; si rende necessario, infatti, arricchire tale informazione con indicatori sintetici che ne diano una misura relativa.

Per un'analisi approfondita dell'incidentalità sarebbe utile disporre di un indicatore di frequenza dei sinistri calcolato come rapporto tra il numero di incidenti ed il volume di circolazione, ottenuto come prodotto dei veicoli circolanti per la percorrenza media chilometrica nell'anno.

Tuttavia, il secondo elemento è disponibile solo per le autostrade a pagamento ed è stimabile solo con un basso livello di approssimazione a livello nazionale; la sua disponibilità per aree più limitate richiederebbe la costruzione di sistemi di monitoraggio del volume di traffico nei tratti di strada più significativi, giornalmente e nelle diverse ore della giornata. In mancanza di rilevazioni sistematiche sul volume di circolazione si ricorre a stime basate sul numero di veicoli circolanti e sul consumo di carburante che comunque non tengono conto dei veicoli appartenenti a non residenti, dei percorsi e dei rifornimenti di benzina effettuati fuori del comune residenziale.

La non disponibilità di questi indicatori non permette un corretto confronto del livello di incidentalità tra le diverse tipologie di strade ed una corretta identificazione dei *black spot* (punti dove si è verificato un numero particolarmente elevato di sinistri).

I dati disponibili dalla rilevazione Istat consentono di calcolare, con riferimento alle diverse forme di sinistrosità, il numero di incidenti, morti e feriti. Con tali elementi si possono costruire alcuni rapporti utili all'interpretazione.

- Tasso di mortalità per incidente stradale (Morti per milione di abitanti) **TM**:

$$TM = \left(\frac{M}{POPOLAZIONE\ RESIDENTE} \right) 1.000.000$$

- Indice di mortalità stradale **RM**:

$$RM = \left(\frac{M}{I} \right) 100$$

Tale rapporto contiene al numeratore il numero (**M**) dei decessi come conseguenza degli incidenti e al denominatore il numero (**I**) dei sinistri. Il parametro **RM** esprime, quindi, il numero medio di decessi verificatisi in un determinato anno, ogni 100 incidenti.

Questo rapporto di mortalità può essere ulteriormente affinato operando, anziché su tutti gli incidenti verificatisi sulle strade italiane ed i corrispondenti decessi, su particolari sottoinsiemi dell'incidentalità (ambienti stradali, forme di sinistrosità secondo le circostanze che le hanno determinate, tipi di veicoli coinvolti, eccetera).

L'indice di mortalità stradale **RM** riferito ad un certo anno, misurando il numero medio di morti per incidente, può essere considerato come un indicatore di gravità (o di pericolosità) dei sinistri, tanto maggiore quanto più esso è elevato.

Prescelta una determinata tipologia di incidenti, se si confronta il rapporto **RM** di un anno con quello, ad esempio, dell'anno precedente si misura l'incremento (o il decremento) nel tempo dei decessi ogni 100 incidenti e, dunque, si confrontano gli andamenti della gravità media dei sinistri (in termini di morti) nei vari anni.

- Indice di lesività stradale **RF** :

$$RF = \left(\frac{F}{I} \right) 100$$

RF esprime il rapporto di lesività stradale ogni 100 incidenti ed **F** il numero dei feriti. Anche in questo caso, **RF** può essere considerato un indicatore di gravità (o di pericolosità) di incidenti, seppure limitato ai soggetti che, coinvolti in incidenti, non ne sono stati vittime.

- *Altri parametri*

Finora ci si è riferiti al concetto di pericolosità media riguardante il sinistro. Se il riferimento è posto sulla persona, in quanto soggetto passivo ed attivo dell'incidentalità, possono costruirsi altri indicatori di pericolosità degli incidenti, come **RP** dato dal rapporto tra il numero dei morti e il numero degli infortunati:

$$RP = \left(\frac{M}{M+F} \right) * 100$$

dove (**M+F**) rappresenta la quantità di morti e feriti e dunque l'entità delle persone infortunate nell'incidente. La quantità **RP** esprime un indicatore di pericolosità, più fine rispetto ad **RM**, in quanto, a parità di soggetti coinvolti in sinistri, cresce al crescere del numero **M** di morti e dunque dell'esito letale della forma di sinistro considerata.

- *Il volume di circolazione*

Gli incidenti stradali si verificano in quanto i veicoli merci o passeggeri sono coinvolti in problemi di circolazione. Di conseguenza, per una comprensione più approfondita delle dinamiche dell'incidentalità, conviene introdurre un indicatore del volume di circolazione. Si può allora calcolare il parametro **R** che rapporta il numero **V** di veicoli coinvolti negli incidenti al numero complessivo dei veicoli in circolazione **C**:

$$R = \left(\frac{V}{C} \right)$$

Il rapporto **R** definisce una quantità che informa sul numero dei veicoli che rimangono coinvolti in sinistri per ogni unità di veicoli in circolazione. Si rileva, per inciso, che il numero **C** di veicoli in circolazione rappresenta anche la quantità di veicoli che, in quanto potenzialmente in grado di circolare, può generare o subire un incidente (esposizione al rischio di incidente).

Il rapporto **R** è tuttavia un parametro grezzo, nel senso che esso non rappresenta correttamente l'esposizione al rischio di incidente per un veicolo. Un veicolo, infatti, pur essendo immesso nella circolazione stradale può esser tenuto fermo per diverse ragioni o comunque può circolare in misura ridotta. E dunque, per valutare l'esposizione al rischio effettiva, occorre misurare le reali percorrenze chilometriche effettuate dai veicoli.

Per costruire un rapporto di sinistrosità più fine conviene allora considerare le percorrenze chilometriche svolte sia dei veicoli coinvolti in incidenti (date dal prodotto fra **V** e le rispettive percorrenze **v** chilometriche medie dei veicoli coinvolti) suddivise per le percorrenze chilometriche complessive dei veicoli in circolazione (date dal prodotto fra **C** e le percorrenze medie **c** di tutti i veicoli in circolazione). Si può allora costruire il rapporto **R'**

$$R' = \left(\frac{V_{\text{coin}}}{C_{\text{circ}}} \right) \left(\frac{v_{\text{coin}}}{c_{\text{circ}}} \right)$$

il quale approssima più correttamente di **R** la probabilità per un veicolo di essere coinvolto in incidente.

Glossario

Autobus	Veicolo destinato al trasporto di persone equipaggiati con più di nove posti compreso quello del conducente
Autoarticolato	Il complesso di veicoli formato da un trattore e da un semirimorchio
Autocarro merci	Veicolo destinato al trasporto di cose e delle persone addette all'uso o al trasporto delle cose stesse
Autocarro speciale	L'autocarro destinato al trasporto di particolari categorie di oggetti o che ha caratteristiche tecniche tali da essere adibito a lavori speciali
Autotreno	Il complesso di veicoli costituito da due unità distinte, agganciate, delle quali una motrice. Ai soli fini dell'applicazione dell'art. 61, commi 1 e 2, costituiscono un'unica unità gli autotreni caratterizzati in modo permanente da particolari attrezzature per il trasporto di cose determinate nel regolamento. In ogni caso se vengono superate le dimensioni massime di cui all'art. 61, il veicolo o il trasporto è considerato eccezionale
Autoveicolo	Il veicolo a motore avente almeno quattro ruote, con esclusione dei motoveicoli, adibiti al trasporto persone o, se di cose, agli addetti al trasporto stesso
Autoveicolo per il trasporto di merci	Ogni autoveicolo stradale isolato (autocarro) oppure una combinazione di veicoli stradali, vale a dire un autotreno (autocarro con semirimorchio) o un autoarticolato (trattore stradale con semirimorchio) per trasporto di merci
Autoveicolo per il trasporto specifico	Veicolo destinato al trasporto di determinate cose o di persone in particolari condizioni, caratterizzato dall'essere munito permanentemente di speciali attrezzature relative a tale scopo
CARE database	Community Road Accident Database: banca di dati comunitaria sugli incidenti stradali con lesioni a persone (Direttiva 93/704/CE)
Centro intermodale	Costituisce una parte della dotazione di un interporto ma può esistere anche al di fuori di un interporto come centro d'interscambio strada-rotai
Ciclomotore	Il veicolo a motore a due o tre ruote, di cilindrata inferiore o uguale a 50 cc, se termico, e con capacità di sviluppare su strada orizzontale una velocità fino a 45 km/h
Costo sociale (degli incidenti stradali)	La valutazione economica dei danni derivanti dall'incidente. Vengono computati i danni alle persone, la mancata produzione, i danni materiali e i costi amministrativi. La stima del costo sociale degli incidenti stradali è effettuata a cura dell'Acì
Ece/Onu	Commissione economica per l'Europa presso le Nazioni unite
Eurostat	Ufficio statistico della Comunità europea costituito nel 1953, con sede a Lussemburgo
Feriti	Numero dei soggetti che hanno subito lesioni al proprio corpo a seguito dell'incidente. Data la natura della rilevazione non è attualmente possibile distinguere i feriti in funzione del livello di gravità
Immatricolazione	L'iscrizione in un registro dei veicoli stradali, tenuto da un organismo ufficiale. Tutti i veicoli, compresi i rimorchi, per circolare devono essere muniti di una carta di circolazione e devono essere immatricolati presso la Direzione generale della M.C.T.C. che provvede all'immatricolazione e rilascia la carta di circolazione intestandola a chi si dichiara proprietario del veicolo e, per i casi previsti, dà immediata comunicazione delle nuove immatricolazioni al Pubblico Registro Automobilistico gestito dall'Acì
Incidente stradale	La Convenzione di Vienna del 1968 definisce l'incidente stradale come il fatto verificatosi nelle vie o piazze aperte alla circolazione nel quale risultano coinvolti veicoli (o animali) fermi o in movimento e dal quale siano derivate lesioni a persone. Per tale ragione, nel caso in cui l'incidente riguardi soltanto danni alle cose, esso è escluso dal computo. Con tale definizione l'attenzione è dunque riservata esclusivamente ai casi di incidente verbalizzati e con danni alle persone

Morti	Sono definiti come il numero di persone decedute sul colpo od entro il trentesimo giorno a partire da quello in cui si é verificato l'incidente. Tale definizione è stata adottata a decorrere dal 1° gennaio 1999 mentre nel passato (fino al 31 dicembre 1998) la contabilizzazione dei decessi considerava solo quelli avvenuti entro sette giorni dal momento del sinistro stradale)
Motocarro	Il veicolo a motore a tre ruote destinato al trasporto di cose
Motociclo	Il veicolo a motore a due ruote di cilindrata superiore a 50 cc, destinato al trasporto di persone, in numero non superiore a due compreso il conducente
Motrice	Il veicolo a motore trainante uno o più rimorchi non provvisti di motore
OCSE / OECD	Organizzazione per la Cooperazione e lo Sviluppo Economico
Parco veicolare	La consistenza (o parco) dei veicoli secondo la provincia di residenza del proprietario e la categoria (autovetture, autocarri, autobus, trattori, motrici, motoveicoli, ecc) è determinata in base alle risultanze del Pubblico Registro Automobilistico, conteggiando i veicoli iscritti e non radiati, meno quelli che risultano confiscati o per i quali è stata annotata la perdita di possesso
PRA (Pubblico Registro Automobilistico)	Riporta le vicende giuridiche dei veicoli (iscrizioni, trascrizioni, annotazioni relative agli autoveicoli, motoveicoli e rimorchi, considerati "beni mobili registrati", trasferimento di proprietà, ipoteche, vincoli derivanti da finanziamenti) ed anche elementi tecnici collegabili alla destinazione della tassa automobilistica. La registrazione al PRA è importante perché attua quella forma di pubblicità legale delle situazioni giuridico - patrimoniali prevista dalla legge a tutela dei proprietari e dei terzi
Quadriciclo	Veicolo a quattro ruote destinato al trasporto di cose con al massimo una persona oltre al conducente nella cabina di guida, ai trasporti specifici e per uso speciale, la cui massa a vuoto non superi le 0,55 t, con esclusione della massa delle batterie se a trazione elettrica, capaci di sviluppare su strada orizzontale una velocità massima fino a 80 km/h. Detti veicoli, qualora superino anche uno solo dei limiti stabiliti sono considerati autoveicoli
Rete stradale	L'insieme di tronchi e nodi di vie di comunicazione essenzialmente destinate alla circolazione delle persone, degli animali e dei veicoli terrestri a guida libera
Rimorchio	Il veicolo destinato ad essere trainato dagli autoveicoli o dai filoveicoli
Semirimorchio	Il veicolo costruito in modo tale che una parte di esso si sovrapponga all'unità motrice e che una parte notevole della sua massa o del suo carico sia supportata da detta motrice
Sistan	Sistema Statistico Nazionale. E' la rete di soggetti pubblici e privati che fornisce l'informazione statistica ufficiale
Tassa di circolazione	La tassa annuale a cui sono soggetti al pagamento i ciclomotori
Tassa automobilistica	La tassa annuale a cui sono soggetti tutti i veicoli iscritti al PRA
Traffico	La quantità di veicoli in circolazione in una determinata area o su una strada
Trasporto combinato	Il trasporto intermodale di merci che viaggiano in casse mobili, semirimorchi, autotreni, autocarri ed autoarticolati su vagoni ferroviari appositamente attrezzati, per acque interne e per mare, mentre il percorso iniziale e/o quello finale deve essere effettuato per strada e deve risultare marginale rispetto all'intero percorso
Trasporto intermodale	Il trasporto di merci contenute in apposite unità di carico effettuato utilizzando almeno due differenti modi di trasporto senza rottura del carico stesso. L'unità di carico può essere un veicolo stradale o un'unità di trasporto intermodale (containers, casse mobili o semirimorchi)
Trattore	L'autoveicolo destinato all'esclusivo traino di rimorchi o semirimorchi

Unione europea	Nata il 1° gennaio 1998, con l'entrata in vigore del Trattato di Maastricht e l'inizio della seconda fase dell'Unione economica e monetaria, comprendendo: Belgio, Danimarca, Germania, Grecia, Spagna, Francia, Irlanda, Italia, Lussemburgo, Olanda, Austria, Portogallo, Finlandia, Svezia, Regno Unito. Nel 2004 aderiscono anche Cipro, Estonia, Lettonia, Lituania, Malta, Polonia, Repubblica Ceca, Slovacchia, Slovenia e Ungheria. Infine, con l'ingresso di Bulgaria e Romania nel 2007, si giunge all'attuale Unione dei 27 Paesi. Restano candidati a far parte dell'Unione Croazia, Macedonia e Turchia
Veicolo	La macchina di qualsiasi specie, circolante per strada, guidata dall'uomo o trainata da altri mezzi. Non rientrano nella definizione di veicolo quelle per uso di bambini o di invalidi, anche se asservite da motore, le cui caratteristiche non superano i limiti stabiliti dal regolamento
Veicolo merci	L'automezzo di portata utile (carico potenziale) non inferiore ai 35 quintali oppure il trattore che traina rimorchi con portata non inferiore ai 35 quintali
Velocipede	Veicolo con due o più ruote funzionante a propulsione esclusivamente muscolare, per mezzo di pedali o di analoghi dispositivi, azionato dalle persone che si trovano sul veicolo; sono altresì considerati velocipedi le biciclette a pedalata assistita, dotate di un motore ausiliario elettrico