

### Nota metodologica

L'informazione statistica sull'incidentalità stradale è raccolta dall'Istat mediante una rilevazione totale di tutti gli incidenti stradali verificatisi sul 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), secondo le modalità previste da un Protocollo di Intesa..

La rilevazione è il frutto di un'azione congiunta 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 attraverso l'invio di file o tramite la compilazione del modello Istat CTT/INC, contenenti le informazioni concordate, da parte dell'autorità che è intervenuta sul luogo (Polizia Stradale, Carabinieri, Polizia locale o municipale, Polizia provinciale, 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, la localizzazione dell'incidente (se nel centro urbano o fuori dell'abitato), il tipo di veicoli coinvolti, le circostanze che hanno dato origine all'incidente e le conseguenze alle persone.

### ***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 pubblica 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 aperte alla pubblica circolazione, 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.

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, ora<sup>1</sup> 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'incidente<sup>2</sup>
- 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 attraverso la registrazione dei dati e l'invio di un file contenente le informazioni concordate con Istat o mediante compilazione del questionario cartaceo (modello Istat CTT/INC)..

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 rilevazione, analogamente a quanto accade negli altri Paesi europei, è eseguita con la collaborazione di Organi pubblici a competenza locale (Polizia Stradale, Carabinieri, Polizia locale o municipale, Polizia provinciale 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 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 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 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.

---

<sup>1</sup> 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<sup>a</sup> ora, dalle ore 01.00 alle ore 01.59 = 2<sup>a</sup> ora, dalle ore 02.00 alle ore 02.59 = 3<sup>a</sup> ora....., dalle ore 23.00 alle ore 23.59 , oppure, 00,00 = 24<sup>a</sup> ora, ora imprecisata = 25<sup>a</sup> ora.

<sup>2</sup> causa dell'esiguo numero di incidenti stradali in cui sono riportate come circostanze presunte dell'incidente lo stato psico-fisico alterato del conducente e i difetti o avarie del veicolo, a partire dall'anno 2009 non vengono pubblicati i dati sugli incidenti stradali 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.

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, tra gli altri, di contribuire a migliorare la completezza, la qualità e la tempestività della rilevazione degli incidenti stradali sulla rete stradale urbana ed extraurbana.

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 è stato stipulato un primo "Protocollo di Intesa per il coordinamento delle attività inerenti la rilevazione statistica sull'incidentalità stradale". Alla conclusione della fase di sperimentazione delle attività di decentramento, ha fatto seguito nel luglio 2011 un nuovo Protocollo di intesa, rinnovato poi nel 2014. 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 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 coinvolti.

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 il Protocollo nazionale del 2011 sono le modalità di utilizzo e diffusione delle informazioni anche provvisorie sull'incidentalità stradale. L'Istat, infatti, grazie al nuovo accordo, provvede 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.

Nel giugno 2014 è stata approvata dalla Conferenza Unificata Stato-Regioni un nuovo Protocollo d'intesa, della durata di un anno. Una novità introdotta con il Protocollo del 2014 è di prevedere, oltre all'adesione di nuove Regioni, di Comuni capoluogo di provincia e delle Province, anche dei Comuni con più di cinquantamila abitanti e delle Città metropolitane al modello organizzativo decentrato attraverso la presentazione di un progetto dell'organizzazione delle attività connesse al processo di produzione dei dati relativi al proprio ambito territoriale.

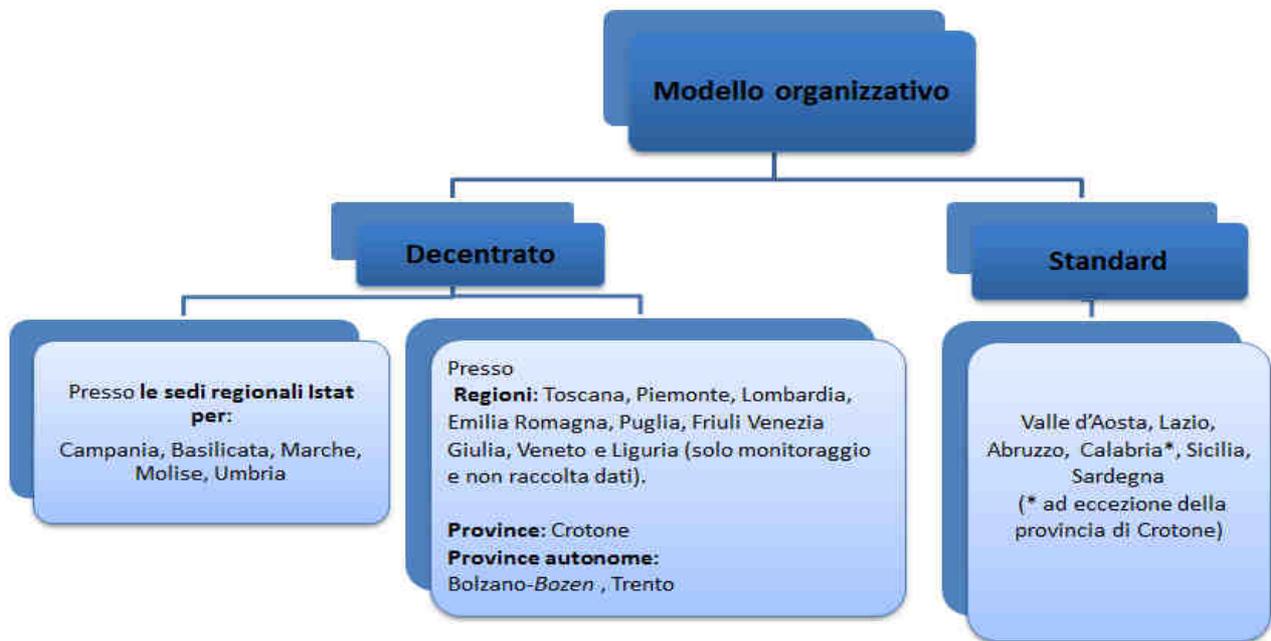
Il nuovo testo del Protocollo, inoltre, tiene conto del possibile scenario futuro di riorganizzazione della rilevazione, prevedendo che i compiti delle Forze dell'ordine e degli Enti locali potranno essere rimodulati e concordati tra le Parti firmatarie, in funzione dell'applicazione delle disposizioni contenute all'art. 56 della legge n.120 del 29 luglio 2010. I soggetti firmatari si impegnano, infatti, a ridefinire l'architettura complessiva degli attuali flussi, alla luce delle modificazioni conseguenti all'attivazione del nuovo sistema previsto dall'art.56 della legge 29 luglio 2010,n.120 e a riformulare, pertanto, i termini del nuovo Protocollo.

Le Regioni che, ad oggi, attuano 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, Veneto e Liguria (solo monitoraggio).

Attualmente effettuano la gestione decentrata di tutte le fasi del processo di indagine la Provincia di Crotone e le Province Autonome di Bolzano e di Trento. 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).

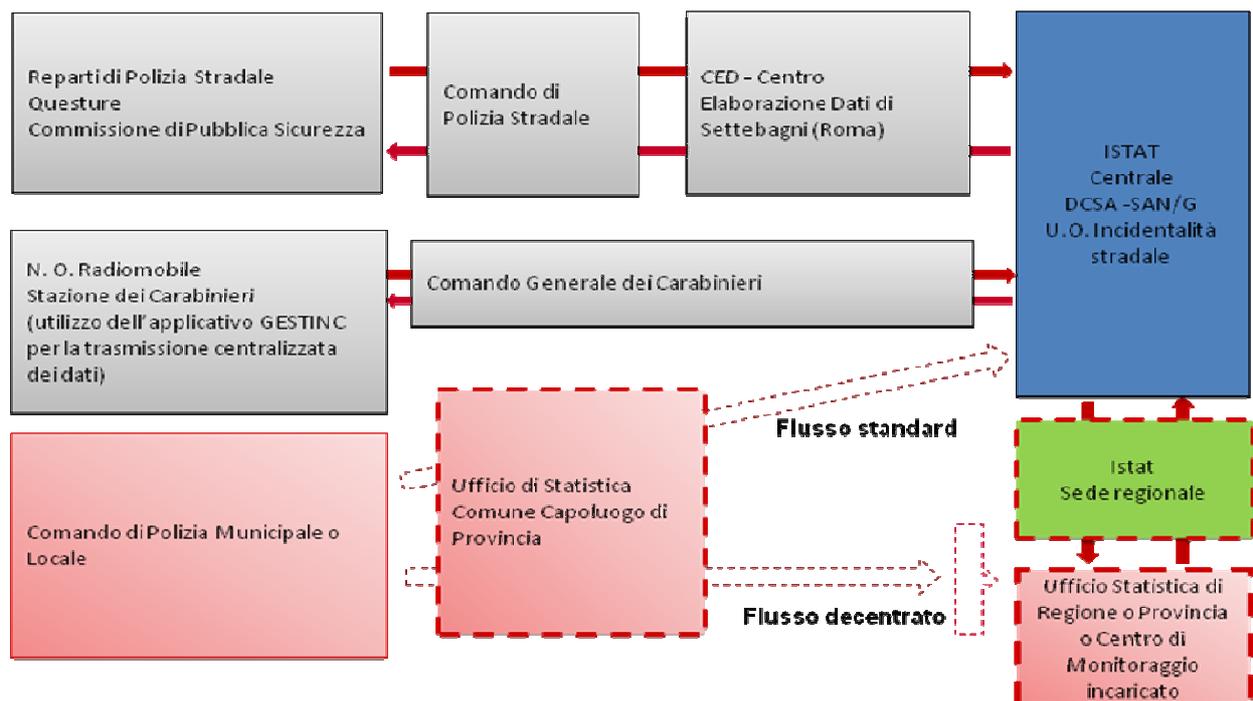
La Polizia Stradale e i Carabinieri, infine, per completare il quadro sulle modalità organizzative e i flussi della rilevazione, inviano ad Istat in maniera centralizzata i dati sugli incidenti stradali con lesioni a persone da loro rilevati e verbalizzati, indipendentemente dall'adesione della Regione 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 rispondenti***

I rispondenti all'indagine sono i comandi di Polizia Stradale, Carabinieri e Polizia Municipale o Locale.

Inoltre, i rispondenti possono essere definiti in base al modello organizzativo adottato: decentrato o standard.

Per i dati provenienti dalla Polizia Stradale e dai Carabinieri si è adottato un **modello decentrato informatizzato su base nazionale**: pertanto all'Istat vengono trasferiti tutti i dati degli incidenti stradali con lesione a persone verificatisi sul territorio nazionale rilevati dalla Polizia Stradale o dai Carabinieri con cadenza trimestrale.

Per i dati provenienti dalle Polizia Municipale o Locale si è adottato sia il modello decentrato che standard.

Si è adottato un **modello decentrato informatizzato su base regionale** in Piemonte, Lombardia, P.A. di Bolzano e Trento, Friuli Venezia Giulia, Veneto, Emilia Romagna, Liguria, Toscana e Puglia dove le Regioni gestiscono le fasi dell'indagine e trasferiscono poi i dati raccolti dalle Polizie Municipali o Locali all'Istat. Analogamente nelle Marche, Umbria, Molise, Campania e Basilicata le sedi territoriali dell'Istat hanno il decentramento dell'indagine.

È previsto anche un **modello decentrato informatizzato su base provinciale**, come accade nella provincia di Crotone.

Infine, in Valle d'Aosta, Lazio, Abruzzo, Calabria (meno che nella provincia di Crotone), Sicilia e Sardegna si segue il **modello standard informatizzato o cartaceo** della rilevazione: pertanto i comandi delle Polizie Municipali o Locali trasmettono all'Istat i dati informatizzati o cartacei, poi l'Istat segue tutte le fasi dell'indagine.

## ***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, 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.

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**:

$$TM = \left( \frac{M}{\text{Popolazione Media Residente}} \right) * (1.000.000 \text{ o } 100.000)$$

- Indice di mortalità stradale **IM**:

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

Tale rapporto contiene al numeratore il numero (**M**) dei decessi come conseguenza degli incidenti e al denominatore il numero (**I**) degli incidenti stradali con lesioni a persone. Il parametro **IM** 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 (categoria della strada, forme di sinistrosità secondo le circostanze che le hanno determinate, tipi di veicoli coinvolti, eccetera).

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

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

- Indice di lesività stradale **IF** :

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

**IF** esprime il rapporto di lesività stradale ogni 100 incidenti ed **F** il numero dei feriti. Anche in questo caso, **IF** può essere considerato un indicatore di pericolosità degli incidenti, seppure limitato ai soggetti che, coinvolti in incidenti, sono rimasti feriti.

- Indice di gravità **IG**:

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 gravità degli incidenti, come **IG** dato dal rapporto tra il numero dei morti e il numero degli infortunati:

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

dove **(M+F)** rappresenta la quantità di morti e feriti e dunque l'entità delle persone infortunate nell'incidente. La quantità **IG** esprime un indicatore di gravità, più fine rispetto ad **IM**, 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 **R**:

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.

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. 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.

## Glossario

<b>Autobus</b>	Veicolo destinato al trasporto di persone equipaggiati con più di nove posti compreso quello del conducente
<b>Autoarticolato</b>	Il complesso di veicoli formato da un trattore e da un semirimorchio
<b>Autocarro merci</b>	Veicolo destinato al trasporto di cose e delle persone addette all'uso o al trasporto delle cose stesse
<b>Autocarro speciale</b>	L'autocarro destinato al trasporto di particolari categorie di oggetti o che ha caratteristiche tecniche tali da essere adibito a lavori speciali
<b>Autotreno</b>	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
<b>Autoveicolo</b>	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
<b>Autoveicolo per il trasporto di merci</b>	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
<b>Autoveicolo per il trasporto specifico</b>	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
<b>CARE database</b>	Community Road Accident Database: banca di dati comunitaria sugli incidenti stradali con lesioni a persone (Direttiva 93/704/CE)
<b>Centro intermodale</b>	Costituisce una parte della dotazione di un interporto ma può esistere anche al di fuori di un interporto come centro d'interscambio strada-rotai
<b>Ciclomotore</b>	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
<b>Costo sociale (degli incidenti stradali)</b>	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
<b>Ece/Onu</b>	Commissione economica per l'Europa presso le Nazioni unite
<b>Eurostat</b>	Ufficio statistico della Comunità europea costituito nel 1953, con sede a Lussemburgo
<b>Feriti</b>	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
<b>Immatricolazione</b>	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 la Pubblico Registro Automobilistico gestito dall'Acì
<b>Incidente stradale</b>	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

<b>Indice di mortalità</b>	Rapporto tra il numero dei morti e il numero degli incidenti con lesioni a persone moltiplicato 100.
<b>Indice di gravità</b>	Rapporto tra il numero dei morti e il numero degli infortunati in incidenti stradali moltiplicato 100.
<b>Morti</b>	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)
<b>Motocarro</b>	Il veicolo a motore a tre ruote destinato al trasporto di cose
<b>Motociclo</b>	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
<b>Motrice</b>	Il veicolo a motore trainante uno o più rimorchi non provvisti di motore
<b>OCSE / OECD</b>	Organizzazione per la Cooperazione e lo Sviluppo Economico
<b>Parco veicolare</b>	La consistenza (o parco) dei veicoli secondo la provincia di residenza del proprietario e la categoria (autovetture, autocarri, autobus, trattrici, 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
<b>PRA (Pubblico Registro Automobilistico)</b>	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
<b>Quadriciclo</b>	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
<b>Rete stradale</b>	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
<b>Rimorchio</b>	Il veicolo destinato ad essere trainato dagli autoveicoli o dai filoveicoli
<b>Semirimorchio</b>	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
<b>Traffico</b>	La quantità di veicoli in circolazione in una determinata area o su una strada
<b>Trasporto combinato</b>	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
<b>Trasporto intermodale</b>	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)
<b>Trattore</b>	L'autoveicolo destinato all'esclusivo traino di rimorchi o semirimorchi
<b>Unione europea</b>	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, e ne 2013 della Croazia si giunge all'attuale Unione dei 28 Paesi
<b>Variazione percentuale</b>	La variazione percentuale tra due dati è calcolata come la differenza fra un dato al tempo t e il dato al tempo t-1 (o t-x), rapportata al dato al tempo t-1 (o t-x), moltiplicata per 100.
<b>Veicolo</b>	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
<b>Veicolo merci</b>	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
<b>Velocipede (o bicicletta)</b>	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