



CORTE DEI CONTI

**COLLEGIO DEL CONTROLLO CONCOMITANTE
PRESSO LA SEZIONE CENTRALE DI CONTROLLO SULLA GESTIONE
DELLE AMMINISTRAZIONI DELLO STATO**

composta dai magistrati

Massimiliano Minerva	Presidente
Rosa Francaviglia	Consigliere Relatore
Alessandro Forlani	Consigliere
Adriano Gribaudo	Consigliere
Benedetto Brancoli Busdraghi	Primo Referendario
Raimondo Nocerino	Primo Referendario
Gaspere Rappa	Primo Referendario

Camera di consiglio del 16.12.2025

ha assunto la seguente

DELIBERAZIONE

VISTO l'art. 100, secondo comma, della Costituzione;

VISTA la legge 14 gennaio 1994, n. 20 e s.m.i.;

VISTO il testo unico delle leggi sulla Corte dei conti, approvato con R.D. 12 luglio 1934, n. 1214 e s.m.i.;

VISTO l'art. 11 della legge 4 marzo 2009, n. 15;

VISTO l'art. 22 del decreto-legge 16 luglio 2020, n. 76, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 settembre 2020, n. 120;

VISTO il Regolamento per l'organizzazione delle funzioni di controllo della Corte dei conti, approvato con deliberazione delle Sezioni Riunite 16 giugno 2000, n. 14 e s.m.i.;

VISTA la deliberazione del Consiglio di Presidenza della Corte dei conti 10 novembre 2021, n. 272;

VISTA, altresì, la deliberazione delle Sezioni Riunite in sede di controllo n. 37/SSRRCO/INPR/2023, con la quale è stata approvata la "Programmazione dei controlli e delle analisi della Corte dei conti per l'anno 2024", ai sensi dell'art. 5 del Regolamento per l'organizzazione delle funzioni di controllo della Corte dei conti, approvato con deliberazione n. 14/DEL/2000 cit.;

VISTA la deliberazione del Collegio del controllo concomitante n. 4/2025/CCC del 4 febbraio 2025, con la quale è stato approvato il documento relativo alla "Programmazione annuale del Collegio del controllo concomitante per l'anno 2025"

VISTO il decreto presidenziale n. 3/2025, con il quale è stata assegnata al Consigliere Rosa Francaviglia l'istruttoria relativa all'intervento denominato "Piano Nazionale Sicurezza Stradale 2030";

VISTA la relazione di deferimento al Collegio del Magistrato istruttore, Cons. Rosa Francaviglia, di cui a nota prot. CCC n. 1325 del 10.12.2025;

VISTA l'ordinanza n. 21 del 12.12.2025, con la quale il Presidente del Collegio del controllo concomitante ha convocato il Collegio per l'adunanza del 16.12.2025, al fine della deliberazione in argomento;

UDITI, nella camera di consiglio del 16.12.2025, il Magistrato relatore, Cons. Rosa Francaviglia.

PREMESSO E CONSIDERATO

1. Premessa

Con deliberazione n. 4 del 4 febbraio del 2025, il Collegio del controllo concomitante presso la Sezione di controllo sulla gestione delle Amministrazioni dello Stato ha approvato la Programmazione delle attività di controllo per l'anno 2025 nel cui ambito è stato confermato il "Piano Nazionale Sicurezza Stradale 2030", già oggetto di esame da parte del Collegio nel 2024.

Il soggetto titolare del PNSS 2030 è il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. La disciplina di riferimento è rinvenibile all'art. 32 della legge 17 maggio 1999, n. 144, che prevede, quali documenti costitutivi, gli "Indirizzi Generali" e le "Linee Guida di Attuazione", il "Piano Nazionale della Sicurezza Stradale" e i "Programmi di attuazione".

In particolare, il Piano, sottoposto alla Conferenza Unificata per il relativo parere e definitivamente approvato dal CIPESS, con deliberazione n. 13 del 14 aprile 2022, consiste in *"un sistema articolato di indirizzi, di misure per la promozione e l'incentivazione di piani e strumenti per migliorare i livelli di sicurezza da parte degli enti proprietari e gestori, di interventi infrastrutturali, di misure di prevenzione e controllo, di dispositivi normativi e organizzativi, finalizzati al miglioramento della sicurezza secondo gli obiettivi comunitari"* e costituisce un documento programmatico funzionale che consente, attraverso successivi programmi operativi di attuazione, di imprimere al processo di riduzione della incidentalità stradale un forte impulso, dopo un periodo di significativo miglioramento nei primi anni del 2000 e un successivo rallentamento in quelli più recenti.

Allo scopo di migliorare la sicurezza degli spostamenti su strada e in coerenza con l'approccio gerarchico proposto dalla Commissione europea, il PNSS 2030 propone tre livelli di obiettivi per perseguire e monitorare sia l'andamento generale del fenomeno che quello delle categorie a maggiore rischio:

- Obiettivi generali (cd. obiettivo finale), riferiti al livello di sicurezza dell'intero sistema stradale, in termini di riduzione del numero di decessi e di feriti gravi. La "Strategia per un trasporto sostenibile e intelligente" della Commissione europea del dicembre 2020 conferma l'obiettivo a lungo termine dell'UE di *Vision Zero*, ossia zero vittime entro il 2050, estendendolo a tutte le modalità di trasporto.

A tal fine, sono previsti degli obiettivi intermedi per il 2024 e per il 2027 (tra i quali vi è quello di dimezzare il numero di vittime stradali e di feriti gravi del 50% tra il 2020 e il 2030), così da valutare, a cadenza triennale, i risultati delle strategie adottate in modo da poter procedere all'aggiornamento del Piano, soprattutto nel caso in cui si verificassero scostamenti fra obiettivi pianificati e risultati reali.

- Obiettivi specifici, che contribuiscono al raggiungimento di quelli generali, definiti per le categorie di utenza che hanno evidenziato maggiori livelli di rischio per numero di decessi e di feriti.
- Obiettivi operativi correlati agli otto fattori ritenuti determinanti per il rischio dell'incidentalità (velocità; cinture di sicurezza; dispositivi di protezione; alcool; distrazione alla guida; sicurezza veicolare; infrastrutture; soccorsi post-incidente). A ciascuno di essi è associato un indicatore di *performance* della sicurezza stradale (SPI o KPI) o, secondo la denominazione europea, un indicatore chiave di *performance*. Il monitoraggio di tali indicatori consente di valutare gli effetti nel breve termine delle azioni che intervengono sugli otto fattori menzionati.

Il PNSS ha valenza programmatica e non di finanziamento integrale. Pertanto, al fine di raggiungere l'obiettivo della riduzione del 50% del numero di decessi e dei feriti gravi, risultano necessari, oltre ad investimenti specifici destinati agli interventi di sicurezza stradale, anche finanziamenti per gli interventi sulle infrastrutture, con particolare attenzione agli aspetti tecnologici.

Nell'ambito delle azioni a carattere legislativo, correlate all'attuazione del Piano, è intervenuta la legge 25 novembre 2024, n. 177 ("Interventi in materia di sicurezza stradale e delega al Governo per la revisione del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285"), pubblicata sulla G.U. n. 280/2024 e in vigore a decorrere dal 14 dicembre.

2. Attività istruttoria svolta nell'annualità 2024

Con deliberazione n. 61/2024/CCC, depositata in data 30 dicembre 2024, a cui si rinvia per il dettaglio dell'istruttoria precedentemente condotta, il Collegio ha preso

atto del primo programma di attuazione del PNSS 2030 che ha avuto l'obiettivo di delineare le principali linee di azione per il raggiungimento delle finalità insite nell'approccio *Safe System* in merito alle problematiche connesse alla sicurezza stradale e, dunque, alle modalità di interazione guidatore-strada allo scopo di riconoscere ed eliminare le condizioni latenti che sono all'origine della gran parte degli eventi incidentali.

3. Attività istruttoria svolta nel primo semestre dell'annualità 2025

Le risultanze istruttorie acquisite nel primo semestre dell'annualità 2025 sono esitate in deferimento al Collegio che ha adottato la deliberazione n. 30/2025, depositata in data 24 giugno 2025, di accertamento dello stato dell'intervento, ferma restando la necessità di procedere alla convocazione del Comitato per l'indirizzo ed il coordinamento delle attività connesse alla sicurezza stradale (CICASS) e restando impregiudicati gli ulteriori approfondimenti istruttori volti a verificare, *in itinere*, la realizzazione degli ulteriori *step* procedurali funzionali alla realizzazione del Piano, alle ulteriori valutazioni e informazioni sul *Key Performance Indicator 7* (KP17), nonché all'effettivo conseguimento degli obiettivi intermedi (e, di conseguenza, di quello finale) come riferiti al numero di deceduti e di feriti gravi a seguito di sinistri stradali.

4. Attività istruttoria svolta nel secondo semestre dell'annualità 2025

A seguito di richiesta istruttoria prot. CCC n. 890 del 1° settembre 2025, il dicastero ha trasmesso il relativo riscontro con nota prot. n. 19614 del 15.09.2025, acquisita al prot. CCC n. 935 in pari data.

Da detto riscontro è emerso che la prima riunione del Comitato per l'indirizzo ed il coordinamento delle attività connesse alla sicurezza stradale non è stata ancora convocata.

Al riguardo, si sottolinea che il CICASS, previsto dall'articolo 46 della legge n. 120 del 29 luglio 2010, è stato ricostituito, atteso l'intervenuto mutamento della compagine governativa, con decreto del MIT n. 267 del 26 ottobre 2023, ed è composto dai rappresentanti dei ministeri dell'economia e delle finanze, della salute,

dell'interno, dell'istruzione e del merito, dell'università e della ricerca, delle imprese e del made in Italy, nonché dai rappresentanti di regioni, UPI e ANCI ed è presieduto dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, che ne cura la convocazione ai sensi dell'articolo 2, comma 5, del D.M. n. 267 del 2023.

Al Comitato sono demandati il coordinamento sia dell'azione dello Stato con gli indirizzi dell'Unione Europea, sia degli interventi dei comuni e di altri soggetti pubblici e privati, nonché l'individuazione delle linee prioritarie per la predisposizione del PNSS e la verifica delle misure adottate ed i risultati conseguiti, anche con riguardo agli interventi posti in essere dagli enti proprietari delle strade.

Come già rilevato nella precedente deliberazione n. 30/2025, la Direzione generale per la sicurezza stradale e l'autotrasporto, con nota n. 25897 del 24.11.2023, aveva provveduto ad inviare richiesta al Ministro affinché convocasse il CICASS per procedere all'approvazione del primo programma biennale del PNSS. Tuttavia, detta nota non era stata riscontrata dal Ministro, impedendo così alla Direzione incaricata di procedere ai successivi adempimenti. Con nota prot. n. 12275 del 09.05.2024, la Direzione generale aveva trasmesso all'ufficio di Gabinetto una nuova richiesta di convocazione del CICASS, sottolineando la necessità e l'urgenza di convocare la prima riunione del Comitato, anche perché la mancata approvazione del I° Programma biennale di attuazione avrebbe comportato criticità sull'utilizzo dei fondi a disposizione della Direzione generale relativamente agli esercizi finanziari 2022 e 2023 (si fa riferimento a circa 17 milioni di euro di residui). Non essendo nuovamente intervenuta comunicazione alcuna, la Direzione generale aveva predisposto un nuovo appunto per il Ministro chiedendo la convocazione urgente del CICASS, anche in base a quanto riportato sia nella deliberazione n. 61/2024/CCC del Collegio del controllo concomitante, sia nella nota istruttoria del 7 febbraio 2025. Ove il Ministro avesse opposto una causa di impedimento per convocare il Comitato, la Direzione aveva chiesto di provvedere a delegare il rappresentante del Dipartimento per i trasporti e la navigazione che, ai sensi dell'art. 2 del D.M. n. 267/2023, svolge le funzioni di coordinatore del Comitato in assenza

del Ministro. La Direzione generale aveva anche precisato che era necessario predisporre ed approvare il II° piano biennale (2024 - 2025), anche perché il biennio di riferimento per le risorse finanziarie da destinare al I° Programma si era concluso. Con successiva nota prot. n. 12522 del 3 giugno 2025, acquisita al prot. CCC n. 588 del successivo 4 giugno, il dicastero ha precisato di aver proceduto ad aggiornare la documentazione da allegare all'appunto al Ministro, tra cui il testo del primo Programma di attuazione del Piano Nazionale Sicurezza Stradale 2030, nonché, che, con nota prot. n. 12068 del 27.05.2025, l'intera documentazione era stata trasmessa al Capo del Dipartimento per i trasporti e la navigazione per essere portata all'attenzione del Ministro.

Ciò posto, nella risposta del 15 settembre 2025, il MIT ha riferito di essersi occupato delle variazioni relative alle designazioni dei rappresentanti delle amministrazioni in seno al Comitato e che, con nota prot. n. 18630 del precedente 2 settembre, aveva richiesto all'ufficio di Gabinetto e al Capo del Dipartimento per i trasporti e la navigazione se era necessario rimanere in attesa di altre designazioni o se si poteva procedere alla convocazione del Comitato.

Di conseguenza, nonostante la Direzione generale per la sicurezza stradale e l'autotrasporto abbia provveduto ad inviare al Ministro la prima richiesta di convocazione del CICASS con nota n. 25897 del 24.11.2023 ed ancorché abbia reiterato l'istanza, alcuna riunione risulta convocata.

La rilevata criticità, in considerazione dell'indubbia importanza delle competenze attribuite al predetto Comitato, si serba, quindi, inalterata sino a tuttora, fermo restando che, alla luce della documentazione versata in atti, non appaiono ricorrere i presupposti di irregolarità gestionali e/o di responsabilità dirigenziali di cui all'articolo 21, co. 1, del d.lgs. 30 marzo 2001, n. 165, atteso che la Direzione generale per la sicurezza stradale e l'autotrasporto risulta aver adempiuto i propri obblighi di servizio con solerzia e tempestività.

Quanto alla realizzazione dell'Osservatorio Nazionale per la Sicurezza Stradale (ONSS), il MIT ha comunicato l'avvenuta formalizzazione della redazione del

documento tecnico denominato “Strutturazione della piattaforma per l’ONSS” acquisito con prot. n. 17579 del 08.08.2025, validato nel mese di agosto con il SAL n. 3. Tale documento costituisce un elaborato di dettaglio che descrive in modo sistemico le logiche di funzionamento, l’architettura applicativa e le principali caratteristiche funzionali della piattaforma.

Relativamente alla richiesta di conoscere i dati sull’incidentalità ISTAT per l’anno 2024, è stata trasmessa un’analisi di incidentalità e confronto con gli obiettivi del Piano Nazionale per la Sicurezza Stradale - PNSS 2030, effettuata sulla base dei dati del Report “Incidenti stradali” relativo al 2024, pubblicato da Istat il 24 luglio 2025. I dati mostrano che il numero delle vittime è rimasto stabile rispetto al 2023, non in linea con quanto sarebbe necessario per assicurare il dimezzamento previsto dal PNSS 2030.

Per quanto riguarda i feriti in incidenti stradali, la riduzione osservata non risulta ancora pienamente soddisfacente.

Tuttavia, l’Amministrazione ha precisato sia che l’obiettivo del PNSS 2030 si riferisce ai feriti gravi e non al totale dei feriti in incidenti stradali, sia che il dato sul numero di feriti gravi nell’anno 2024 non è ancora disponibile e che, quindi, non è ancora possibile effettuare una valutazione intermedia in base a tale indicatore.

In merito alla richiesta di fornire aggiornamenti sugli indicatori di sicurezza stradale, è stato rappresentato che prosegue il lavoro di rilevazione e calcolo degli otto *Key Performance Indicators* (KPI), selezionati dalla Commissione europea perché capaci di avere effetti determinanti sull’incidentalità e quali strumenti su cui fare leva per combattere efficacemente il fenomeno della mortalità su strada (rispetto dei limiti di velocità; uso delle cinture di sicurezza e dei sistemi di ritenuta bambini; uso del casco (moto e velocipedi); distrazione alla guida; guida in stato di alterazione da consumo di alcool; condizioni di sicurezza dei veicoli; grado di sicurezza delle infrastrutture stradali; efficienza nei soccorsi post incidente).

Detti indicatori sono stati inclusi nel PNSS 2030 quale obiettivo operativo per la valutazione, nel breve termine, di eventuali azioni adottate e quale strumento per il

monitoraggio dei programmi. Poiché il reperimento dei dati necessari al calcolo dei KPI richiede, nella maggioranza dei casi, la predisposizione di rilevazioni campionarie piuttosto articolate, nonché di successive elaborazioni particolarmente complesse, sono stati stipulati accordi con società esterne e con il CTL – centro di ricerca della Sapienza di Roma – nell’ambito del progetto Trendline che riunisce 29 Stati membri dell’UE, per poter giungere ad ottenere almeno due valori per ciascun KPI nel quadriennio 2022-2025. Sebbene due valori costituiscano una serie storica minima, essi consentiranno comunque di definire obiettivi a breve, medio e lungo termine. È, inoltre, in fase di discussione la prosecuzione del progetto Trendline per la raccolta e l’elaborazione dei dati necessari al calcolo dei KPI anche per il biennio 2026 e 2027. Un’eccezione è rappresentata dal KPI 7 (sicurezza delle infrastrutture stradali) della cui definizione e calcolo è responsabile ANSFISA.

5. Conclusioni

Alla luce di quanto precede e allo stato della documentazione versata in atti, non appaiono ricorrere i presupposti di irregolarità gestionali tali da dare luogo a specifiche raccomandazioni da parte del Collegio o alla segnalazione delle più gravi responsabilità dirigenziali di cui all'articolo 21, comma 1, del d.lgs. 30 marzo 2001, n. 165.

Restano ovviamente impregiudicati ulteriori approfondimenti istruttori volti a verificare, *in itinere*, la realizzazione degli ulteriori *step* procedurali funzionali alla realizzazione del Piano con particolare riguardo alla perdurante mancata convocazione, da parte del Ministro, del Comitato per l’indirizzo ed il coordinamento delle attività connesse alla sicurezza stradale, nonché all’effettivo conseguimento degli obiettivi intermedi (e, di conseguenza, di quello finale) come riferiti al numero di deceduti e di feriti gravi a seguito di sinistri stradali.

P. Q. M.

Il Collegio del controllo concomitante presso la Sezione centrale di controllo sulla gestione delle Amministrazioni dello Stato, relativamente all’intervento denominato “Piano Nazionale Sicurezza Stradale 2030”:

- rileva l'insussistenza, allo stato degli atti, di irregolarità gestionali tali da dare luogo e specifiche raccomandazioni da parte del Collegio o dei presupposti per l'attivazione del procedimento di cui all'art. 22, comma 1, secondo periodo, del D.L. n. 76/2020.

La presente deliberazione verrà trasmessa, a cura della Segreteria del Collegio, a:

- Ministero delle infrastrutture e dei trasporti;
- Commissioni parlamentari competenti della Camera dei deputati e del Senato della Repubblica.

La presente deliberazione è soggetta a obbligo di pubblicazione, ai sensi dell'art. 31 d.lgs. 14 marzo 2013, n. 33 (concernente il "Riordino della disciplina riguardante gli obblighi di pubblicità, trasparenza e diffusione di informazioni da parte delle pubbliche amministrazioni").

Così deciso in Roma, nella camera di consiglio del 16 dicembre 2025.

Il Magistrato estensore

Rosa Francaviglia

(f.to digitalmente)

Il Presidente

Massimiliano MINERVA

(f.to digitalmente)

Depositata in segreteria in data 22 dicembre 2025

Il funzionario preposto

Luigina SANTOPRETE

(f.to digitalmente)