

CAMERA DEI DEPUTATI N. 2737

PROPOSTA DI LEGGE

D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

SIMIANI, GHIO, GIRELLI, MARINO, TONI RICCIARDI, ROMEO

Delega al Governo in materia di determinazione dei livelli di rischio accettabili per i sistemi e le infrastrutture di trasporto

Presentata il 10 dicembre 2025

ONOREVOLI COLLEGHE E COLLEGHI! — Il sistema italiano del trasporto ferroviario, stradale, aereo, marittimo e portuale si trova oggi al centro di trasformazioni tecnologiche e organizzative significative. Tali evoluzioni richiedono un innalzamento complessivo dei livelli di sicurezza, nonché l'adozione di criteri scientificamente fondati per la valutazione e la gestione del rischio.

Negli ultimi anni, autorevoli organismi nazionali e internazionali, tra cui l'Agenzia dell'Unione europea per le ferrovie, l'Organizzazione marittima internazionale e l'Organizzazione internazionale dell'aviazione civile, hanno promosso un approccio integrato alla sicurezza, basato sulla misurazione dei rischi, sulla prevenzione degli incidenti e sull'adozione di sistemi di gestione della sicurezza in grado di coprire l'intero ciclo di vita delle infrastrutture e dei mezzi di trasporto. Tuttavia, la norma-

tiva italiana in materia risulta ancora segmentata per modalità di trasporto e non completamente armonizzata con i più recenti orientamenti europei, rendendo necessario un intervento legislativo di riordino.

La presente proposta di legge prevede una disposizione di delega al Governo finalizzata all'adozione di una disciplina efficace, organica, aggiornata e coerente in materia di sicurezza dei trasporti e delle relative infrastrutture.

I decreti legislativi, da adottare entro diciotto mesi dalla data di entrata in vigore della legge, hanno l'obiettivo di stabilire i livelli di rischio individuale e sociale ritenuti accettabili per ciascun sistema di trasporto nonché le procedure uniformi di analisi e gestione del rischio, garantendo al contempo il progressivo miglioramento della sicurezza.

L'intervento si colloca in un contesto in cui, secondo i più recenti rapporti dell'Ente nazionale per l'aviazione civile, dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali e del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, si registra un aumento della complessità dei flussi di traffico e una crescente vulnerabilità delle infrastrutture sia per ragioni tecniche sia per l'età media del patrimonio infrastrutturale italiano.

Le finalità principali della disposizione di delega sono le seguenti:

1) miglioramento continuo della sicurezza: garantire un livello di protezione crescente nel tempo, coerente con l'evoluzione normativa dell'Unione europea, con i livelli di sicurezza internazionali e con le innovazioni tecnologiche disponibili, mediante l'adozione di un approccio preventivo in grado di anticipare le cause di incidenti e le criticità sistemiche;

2) definizione della terminologia e dei criteri scientifici: definizione di una terminologia condivisa per l'analisi del rischio nei diversi settori del trasporto per assicurare uniformità e chiarezza; individuazione di criteri quantitativi di valutazione del rischio basati sulle evidenze tecnico-scientifiche più aggiornate, con specifico riferimento ai modelli europei e a un approccio scientifico alla sicurezza;

3) classificazione dei livelli di rischio: definizione di una classificazione dei rischi in ordine crescente, stabilendo soglie di accettabilità e criteri trasparenti per la valutazione della sicurezza dei mezzi, delle infrastrutture, dei sotto-sistemi e delle procedure operative di trasporto;

4) monitoraggio e verifica del rischio: introduzione di un sistema nazionale armonizzato di controllo e verifica periodica dei livelli di rischio, volto a garantire l'efficacia dei sistemi di gestione della sicurezza durante l'intero ciclo di vita delle infrastrutture, dalla progettazione alla manutenzione, fino alla dismissione;

5) revisione del sistema sanzionatorio: aggiornamento della normativa vigente per renderla coerente con i nuovi criteri basati

sull'accettabilità del rischio, tenendo conto delle linee guida europee sulla cultura della sicurezza, cosiddetta «*just culture*», e sulla cultura della fiducia, che promuovono la trasparenza nella segnalazione degli eventi avversi e l'apprendimento dagli errori, limitando approcci normativi meramente punitivi;

6) razionalizzazione delle investigazioni tecniche indipendenti: miglioramento dell'efficacia del sistema degli organismi investigativi indipendenti, evitando duplicazioni, chiarendo le competenze e garantendo maggiore autonomia e coordinamento, anche tenuto conto delle richieste provenienti dagli organismi europei dopo incidenti di rilievo registrati negli ultimi anni;

7) abrogazione delle disposizioni incompatibili con quelle dei decreti legislativi per assicurare coerenza e un quadro normativo unitario.

Uno degli aspetti più rilevanti da considerare nell'elaborazione dei decreti legislativi riguarda l'introduzione dell'intelligenza artificiale (IA) e dei sistemi automatizzati nei diversi settori del trasporto. La progressiva diffusione di sistemi di guida assistita e guida autonoma nei trasporti stradali, gli algoritmi predittivi per il monitoraggio ferroviario e il controllo della circolazione, i sistemi di navigazione automatizzata per l'aviazione e la logistica marittima e le piattaforme digitali per la gestione intelligente del traffico e delle infrastrutture rendono imprescindibile individuare criteri di valutazione del rischio che integrino l'impatto dell'IA sul funzionamento dei sistemi di trasporto.

A tale riguardo, il legislatore italiano dovrà adeguare l'ordinamento interno alle più recenti disposizioni dell'Unione europea, in particolare il regolamento (UE) 2024/1689 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 13 giugno 2024, che stabilisce regole armonizzate sull'intelligenza artificiale, cosiddetto «*AI Act*», che introduce specifiche categorie di rischio e obblighi di certificazione per i sistemi ad alto impatto, tra cui rientrano numerose applicazioni nel settore dei trasporti. In questo contesto,

la definizione dei livelli di rischio accettabili dovrà tenere conto della crescente autonomia decisionale dei sistemi digitali, della necessità di garantire trasparenza, tracciabilità e verificabilità del corretto funzionamento degli algoritmi, dei rischi legati a eventuali errori, guasti, manomissioni o attacchi informatici e della responsabilità degli operatori e dei gestori nella supervisione delle tecnologie.

L'integrazione tra il sistema dei trasporti e l'IA rende dunque necessaria una disciplina volta a proteggere la sicurezza pubblica senza ostacolare l'innovazione, formulando criteri chiari, proporzionati e basati su evidenze scientifiche.

La presente proposta di legge prevede che gli schemi dei decreti legislativi debbano essere trasmessi alle Camere affinché le Commissioni parlamentari competenti per materia possano esprimere il proprio parere entro quarantacinque giorni, garantendo un adeguato controllo parlamentare

su una materia di particolare rilevanza per la sicurezza nazionale.

In conclusione, la presente proposta di legge rappresenta un intervento di grande innovazione nel settore della sicurezza dei trasporti. La definizione di livelli di rischio accettabili, l'introduzione di procedure uniformi e basate su criteri scientifici, il rafforzamento dei sistemi investigativi e l'adeguamento della normativa vigente rispondono a un'esigenza ormai inderogabile: assicurare al Paese un sistema di mobilità moderno, efficiente e, soprattutto, sicuro.

La riforma consentirà di colmare le attuali lacune normative, garantire una maggiore tutela dei cittadini e degli operatori, preservare l'integrità delle infrastrutture e allineare l'Italia ai livelli di sicurezza più avanzati in Europa e nel mondo. Si tratta, quindi, di un intervento strategico e necessario, volto a proteggere la collettività e a costruire un sistema di trasporti più resiliente, sostenibile e affidabile.

PROPOSTA DI LEGGE

Art. 1.

1. Il Governo è delegato ad adottare, entro diciotto mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, uno o più decreti legislativi volti a determinare i livelli di rischio individuale e sociale accettabili per la sicurezza dei sistemi e delle infrastrutture di trasporto, nonché ad adeguare la normativa vigente in materia di sicurezza.

2. I decreti legislativi di cui al comma 1 sono adottati nel rispetto dei seguenti principi e criteri direttivi:

a) favorire il miglioramento della sicurezza dei trasporti e delle relative infrastrutture, tenendo conto dell'evoluzione del diritto dell'Unione europea, delle norme internazionali e del progresso tecnico-scientifico e dando priorità alla prevenzione degli incidenti;

b) definire la terminologia di riferimento per l'analisi dei rischi nel settore dei trasporti e delle relative infrastrutture;

c) individuare, con riferimento alle norme nazionali e dell'Unione europea e sulla base delle conoscenze tecnico-scientifiche disponibili, i criteri quantitativi di valutazione del rischio per ciascuna modalità di trasporto, le procedure quantitative e i criteri di analisi e valutazione del rischio per i diversi sistemi e infrastrutture di trasporto e per l'intero ciclo di vita di ciascun sistema, sottosistema o infrastruttura, al fine di proteggere le persone e la pubblica incolumità, i sistemi e le infrastrutture di trasporto stessi e l'ambiente, nonché di prevenire gli effetti negativi connessi al verificarsi di situazioni di rischio nell'ambito del trasporto di persone o di merci;

d) stabilire i livelli di accettabilità del rischio, individuando una classificazione di rischio crescente e una procedura di valu-

tazione della sua accettabilità per i sistemi e le infrastrutture di trasporto;

e) stabilire le procedure di monitoraggio e di verifica delle condizioni di rischio, prese a riferimento per la definizione dei livelli di accettabilità del rischio, anche al fine di verificare l'efficacia dei sistemi di gestione per la sicurezza, messi in atto nel corso dell'intero ciclo di vita del sistema di trasporto;

f) adeguare la disciplina sanzionatoria in materia di responsabilità nella gestione dei sistemi e delle infrastrutture di trasporto, tenendo conto dei livelli di accettabilità del rischio stabiliti per ciascun sistema e delle linee guida dell'Unione europea in materia di cultura della fiducia;

g) razionalizzare e riorganizzare il sistema delle investigazioni tecniche indipendenti nel settore dei trasporti e delle relative infrastrutture.

3. I decreti legislativi di cui al comma 1 abrogano espressamente le disposizioni oggetto di riordino e comunque quelle incompatibili, garantendo il coordinamento formale e sostanziale tra i decreti medesimi e le disposizioni non abrogate o non modificate nonché le necessarie disposizioni transitorie e finali.

4. I decreti legislativi di cui al comma 1 sono adottati su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, previa acquisizione dei pareri della Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, e del Consiglio di Stato, che sono resi entro il termine di trenta giorni dalla data di trasmissione di ciascuno schema di decreto legislativo, decorso il quale il Governo può comunque procedere. Gli schemi di ciascun decreto legislativo sono successivamente trasmessi alle Camere per l'espressione dei pareri delle Commissioni parlamentari competenti per materia e per i profili finanziari, che si pronunciano entro il termine di quarantacinque giorni dalla data di trasmissione, decorso il quale il decreto legislativo può essere comunque adottato. Qualora il Governo non intenda conformarsi ai pareri parlamentari, trasmette nuovamente

i testi alle Camere con le sue osservazioni e con eventuali modificazioni, corredate dei necessari elementi integrativi di informazione e motivazione. Le Commissioni competenti per materia possono esprimersi sulle osservazioni del Governo entro dieci giorni dall'assegnazione; decorso tale termine il decreto legislativo può essere comunque adottato. Qualora il termine per l'espressione del parere parlamentare scada nei trenta giorni che precedono la scadenza dei termini di delega previsti dal presente articolo o successivamente, questi ultimi sono prorogati di tre mesi. Entro due anni dalla data di entrata in vigore di ciascuno dei decreti legislativi di cui al comma 1, il Governo può adottare, con la stessa procedura e nel rispetto dei medesimi principi e criteri direttivi di cui al presente articolo, uno o più decreti legislativi recanti disposizioni integrative e correttive.

PAGINA BIANCA



19PDL0173990