Firmato digitalmente da:
DG PER LA DIGITALIZZAZIONE
In data:
Thursday, 02 July 2026 15:32:06
Motivazione:
m_inf.AFC41FC.REGISTRO DECRETI.R.0000229.02-07-2026

VISTI gli articoli 4, 14, 16 e 18 del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165, relativi alle attribuzioni e alle responsabilità dei dirigenti di livello generale;

VISTO il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 30 ottobre 2023, n. 186, recante *«Regolamento di organizzazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti»*, come modificato dal decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 11 marzo 2026, n. 43;

VISTO in particolare l'articolo 6 del citato decreto n. 186 del 2023, come modificato dall'articolo 3 del decreto n. 43 del 2026, che attribuisce al Dipartimento per i trasporti e la navigazione i compiti di programmazione, indirizzo, regolazione e vigilanza in materia di trasporti terrestri e che, al comma 3, lettera i), incardina presso la Direzione generale per la sicurezza stradale e l'autotrasporto le funzioni di competenza del Ministero in materia di vigilanza sul mercato dei veicoli e dei connessi dispositivi di sicurezza, ai sensi della normativa europea di settore;

VISTO il decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 30 maggio 2024, n. 151, recante *«Individuazione degli uffici di livello dirigenziale non generale del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e definizione dei relativi compiti»*, operante nelle more dell'adozione dei nuovi decreti ministeriali attuativi;

VISTO il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri in data 29 luglio 2025, registrato dalla Corte dei conti in data 8 settembre 2025 al n. 2101, con il quale è stato conferito al dott. Ing. Fausto Fedele, dirigente di prima fascia del ruolo dirigenziale del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, ai sensi dell'articolo 19, comma 4, del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165, l'incarico dirigenziale di livello generale di direzione della Direzione Generale per la Sicurezza Stradale e l'Autotrasporto nell'ambito del Dipartimento per i Trasporti e la Navigazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti;

VISTO il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 11 giugno 2025, ammesso alla registrazione della Corte dei conti in data 10 luglio 2025, e dell'Ufficio Centrale del Bilancio il 30 giugno 2025, con il quale è stato conferito l'incarico di funzione dirigenziale di livello generale al Dott. Gaetano Servedio, ai sensi dell'articolo 19, commi 4 e 5-*bis* del decreto legislativo n. 165/2001, nominato Direttore Generale della Direzione generale per la motorizzazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, per la durata di tre anni a decorrere dal 10 luglio 2025;

VISTO il Regolamento (UE) 2016/679 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 27 aprile 2016, relativo alla tutela delle persone fisiche con riguardo al trattamento dei dati personali, nonché alla libera circolazione di tali dati;

VISTA la direttiva 2014/45/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 3 aprile 2014, relativa ai controlli tecnici periodici dei veicoli a motore e dei loro rimorchi, e successive

modificazioni, che definisce i requisiti minimi armonizzati per il controllo dei dispositivi di sicurezza e la classificazione delle relative carenze;

VISTO in particolare l'Allegato I della citata direttiva 2014/45/UE, che al punto 7.1.5 individua esplicitamente il sistema «Airbag» tra gli elementi oggetto di controllo tecnico, definendo quale «carenza grave» il relativo malfunzionamento, l'assenza o l'inidoneità del dispositivo rispetto alla sicurezza degli occupanti;

VISTO il decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti 19 maggio 2017, n. 214, recante l'individuazione delle modalità di effettuazione dei controlli tecnici dei veicoli circolanti sulle strade pubbliche, con il quale è stata recepita la **direttiva 2014/45/UE** del Parlamento europeo e del Consiglio, del 3 aprile 2014, relativa ai controlli tecnici periodici dei veicoli a motore e dei loro rimorchi;

VISTO il Regolamento (UE) 2018/858 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 30 maggio 2018, relativo all'omologazione e alla sorveglianza del mercato dei veicoli a motore e dei loro rimorchi, nonché dei sistemi, dei componenti e delle entità tecniche indipendenti destinate a tali veicoli, che modifica i regolamenti (CE) n. 715/2007 e (CE) n. 595/2009 e abroga la Direttiva 2007/46/CE;

VISTO, in particolare, l'articolo 8, comma 10, del Regolamento (UE) 2018/858 che al primo paragrafo stabilisce che «*Le autorità di vigilanza del mercato adottano provvedimenti adeguati per avvisare gli utenti nel territorio dei loro Stati membri, entro un termine adeguato, dei pericoli rilevati da loro o dalla Commissione in relazione a un veicolo, un sistema, un componente o un'entità tecnica indipendente, al fine di prevenire o ridurre il rischio di infortunio o di altri danni, anche rendendo tali informazioni disponibili sul sito web dell'autorità di vigilanza del mercato»;*

VISTO, inoltre, l'articolo 52, comma 3, del Regolamento (UE) 2018/858, il quale stabilisce che «*Se gli operatori economici non adottano le misure correttive del caso entro il termine pertinente di cui ai paragrafi 1 o 2 o se il rischio richiede un intervento rapido, le autorità nazionali adottano tutte le opportune misure restrittive provvisorie atte a proibire o a limitare la messa a disposizione sul mercato, l'immatricolazione o l'entrata in circolazione nei rispettivi mercati nazionali dei veicoli, dei sistemi, dei componenti o delle entità tecniche indipendenti in questione, oppure a ritirarli dal mercato o a richiamarli. Alle misure restrittive di cui al presente paragrafo, primo comma, si applica l'articolo 21 del regolamento (CE) n. 765/2008»;*

VISTO il Regolamento (UE) 2019/1020 del 20 giugno 2019 sulla vigilanza del mercato e sulla conformità dei prodotti e che modifica la Direttiva 2004/42/CE e i Regolamenti (CE) n. 765/2008 e (UE) n. 305/2011;

VISTO il decreto legislativo n. 157 del 12 ottobre 2022 in materia di «*Adeguamento della normativa nazionale alle disposizioni del regolamento (UE) 2019/1020 del Parlamento*

europeo e del Consiglio, del 20 giugno 2019, e semplificazione e riordino del relativo sistema di vigilanza del mercato» e, in particolare, l'Allegato VI recante l'elenco delle disposizioni relative ai procedimenti di competenza dell'attuale Ministero delle infrastrutture e dei trasporti;

VISTO, in particolare, l'articolo 11 del decreto legislativo 12 ottobre 2022, n. 157, relativo al sistema sanzionatorio;

CONSIDERATO che, ai sensi del Codice del consumo, decreto legislativo n. 206/2005, e della normativa eurounitaria in materia di sicurezza dei prodotti, incombe sul produttore e sugli operatori della filiera distributiva l'obbligo di immettere sul mercato esclusivamente prodotti sicuri, nonché di attivare tempestivamente idonee misure correttive, ivi inclusi il ritiro e il richiamo dei prodotti che presentino rischi per la salute e la sicurezza dei consumatori;

VISTI gli articoli 75, 78, 79 e 80 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, i quali demandano al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti la competenza sulla sicurezza e l'efficienza dei veicoli a motore;

CONSIDERATA la criticità globale relativa ai dispositivi di attivazione degli airbag prodotti dalla società Takata, oggetto di campagna di richiamo, il cui malfunzionamento può determinare la frammentazione del contenitore del generatore di gas in caso di attivazione, con conseguente proiezione di schegge, potenzialmente letali, verso gli occupanti del veicolo e l'insufficiente gonfiaggio dell'airbag;

PRESO ATTO che le case costruttrici hanno attivato campagne di richiamo massive per la sostituzione dei componenti difettosi, qualificando tale difettosità come *«rischio grave»* e prescrivendo, in alcune fattispecie, la misura restrittiva dello «**Stop Drive**», intesa quale fermo cautelativo immediato del veicolo con contestuale inutilizzo della vettura a tutela della pubblica incolumità;

PRESO ATTO del progressivo degrado dei componenti chimici all'interno del dispositivo di attivazione dell'airbag Takata, in particolar modo per veicoli circolanti in ambienti caratterizzati da elevata umidità, alte temperature e/o soggetti a forti escursioni termiche;

RILEVATO che l'attuale scenario di mutamento climatico, caratterizzato da un aumento delle temperature medie e da una maggiore frequenza di fenomeni atmosferici estremi sul territorio nazionale, potrebbe agire quale fattore di accelerazione del processo di degradazione dei materiali, aumentando la pericolosità dei dispositivi non ancora sostituiti e che, in ogni caso, non è possibile determinare le effettive condizioni a cui sono stati sottoposti i veicoli;

RILEVATA la necessità di superare definitivamente eventuali incertezze e/o recenti ricalibrazioni delle priorità operative manifestate dai produttori, le quali potrebbero generare asimmetrie informative o rallentamenti nelle procedure di messa in sicurezza, non più tollerabili, alla luce del lungo lasso di tempo trascorso dall'accertamento della problematica;

RITENUTO che, in applicazione del principio di massima precauzione, la Direzione Generale per la Sicurezza Stradale e l'Autotrasporto debba confermare la soglia di allerta più elevata, indipendentemente dalle logiche di gestione del rischio interne alle case costruttrici, al fine di garantire la tutela della salute pubblica e l'incolumità degli utenti;

RITENUTO che, ai sensi del combinato disposto del Regolamento (UE) 2018/858 e della Direttiva 2014/45/UE, la pendenza di una campagna di richiamo obbligatoria per difetti letali non sanati integri di per sé un'inefficienza e una non conformità del veicolo rispetto agli standard europei di omologazione e di sicurezza stradale, accertabile in sede di controllo tecnico periodico tramite i portali informatici ministeriali o delle case costruttrici;

VALUTATA l'opportunità di utilizzare la rete capillare dei centri di revisione e degli studi di consulenza automobilistica come strumenti di controllo e presidi informativi obbligatori, per colmare eventuali lacune nelle notifiche dirette ai proprietari e garantire la tracciabilità degli interventi;

CONSIDERATA l'opportunità di perseguire un proficuo coordinamento con la Direzione Generale per la Motorizzazione, quale Autorità di omologazione nazionale, competente in merito ai richiamati articoli 75, 78, 79 ed 80 del decreto legislativo n. 285/1992;

CONSIDERATO che, al fine di garantire la più ampia diffusione dell'informazione sulla criticità in esame, la Direzione Generale per la sicurezza stradale e l'autotrasporto ha realizzato una pagina informativa pubblicata sul sito del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, contenente, tra l'altro, i link di collegamento alle pagine di verifica del VIN delle singole case costruttrici;

CONSIDERATO che il fenomeno coinvolge un numero consistente di veicoli prodotti da diverse case automobilistiche e che il rischio del dispositivo aumenta nel tempo e che le relative campagne di richiamo sono in corso da diverso tempo;

CONSIDERATO che il malfunzionamento dei dispositivi Takata ha già causato gravi incidenti sia sul territorio nazionale che in altri Stati;

RITENUTO necessario disporre specifiche misure impositive al fine di assicurare il completamento delle campagne di richiamo sugli airbag Takata, nel minor tempo possibile;

DECRETANO

Articolo 1

(Finalità e presidi di sicurezza)

1. Il presente decreto istituisce un sistema di controllo capillare volto a raggiungere tutti i veicoli oggetto di campagna di richiamo per airbag «Takata» che non abbiano ancora ottemperato all'obbligo di risanamento, rafforzando l'adesione alla campagna da parte dei proprietari/utilizzatori dei veicoli ed il necessario contributo dei costruttori per una tempestiva, gratuita ed efficace azione di sostituzione del componente difettoso.
2. La finalità è la massima riduzione del rischio derivante dalla circolazione di veicoli con dispositivi di ritenuta collegati ad airbag difettosi. A tal fine, si garantisce all'utenza il diritto alla trasparenza tecnica sul veicolo posseduto o in procinto di acquisto, assicurando il monitoraggio integrale del parco circolante interessato e promuovendo il completamento delle attività di risanamento in linea con le scadenze previste per la revisione periodica dei veicoli a motore.

Articolo 2

(Criteri di valutazione del rischio grave)

1. Ai fini del presente provvedimento, è confermato lo stato di «rischio grave» per tutti i veicoli oggetto di campagna di richiamo relativa ad airbag Takata.
2. Tale classificazione rimane ferma e inderogabile fino a certificazione di avvenuto ripristino della sicurezza mediante la sostituzione dell'airbag oggetto di richiamo. Eventuali declassamenti del rischio proposti dai costruttori non hanno efficacia ai fini delle misure inibitorie e delle procedure di revisione di cui all'articolo 3, salvo esplicita validazione da parte di queste Direzioni Generali.

Articolo 3

(Obblighi in sede di revisione ex articolo 80 del decreto legislativo n. 285/1992)

1. La Direzione Generale per la Motorizzazione, ricevuto dalla Direzione Generale per la Sicurezza Stradale e l'Autotrasporto l'elenco dei numeri di telaio identificativi dei veicoli che non si sono sottoposti alle misure ripristinatorie della c.d. campagna di richiamo Airbag Takata, provvede ad inserire un ostativo sui suddetti, nell'Archivio Nazionale Veicoli del CED Motorizzazione, entro 30 giorni dalla ricezione del precitato elenco. Tale ostativo comporterà il blocco dei servizi di motorizzazione sino alla comunicazione, da parte dei costruttori, dell'avvenuto ripristino funzionale degli airbag.
2. Nelle more dell'apposizione dell'ostativo di cui al periodo precedente, ai veicoli interessati, in fase di revisione ex articolo 80 del decreto legislativo n. 285/1992 si procederà con le seguenti modalità:

a) In sede di accertamento tecnico ai sensi dell'articolo 80 del decreto legislativo n. 285/1992, l'attività degli Uffici della Motorizzazione Civile (UMC), e dei centri di revisione di cui al comma 8 del citato articolo, è soggetta alle seguenti disposizioni inderogabili.

b) Prima di dare inizio alle prove strumentali di un veicolo da sottoporre a revisione, l'ispettore ha l'obbligo di accertare, fra gli altri requisiti, l'eventuale sussistenza di campagne di richiamo relative ai sistemi airbag.

c) In caso di riscontro positivo, l'ispettore assimila la presenza della campagna di richiamo a un'inefficienza del dispositivo airbag accertata in sede di controllo, applicando gli esiti di cui ai commi successivi.

d) La verifica di cui alla lettera b) è eseguita tramite consultazione dell'apposita sezione del portale del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, che rinvia agli elenchi delle campagne di richiamo tenuti dai costruttori, ovvero mediante accesso diretto ai portali tecnici delle case costruttrici, sezione richiami, o di Enti/Associazioni da essi delegati, inserendo il numero di telaio (VIN) del veicolo nell'apposito campo di ricerca.

e) Qualora il veicolo risulti interessato da campagne di richiamo obbligatorie relative ad airbag Takata, sono individuate le seguenti due distinte casistiche, graduate in ragione dell'effettivo livello di gravità del rischio della circolazione:

   1) Campagna di richiamo comportante una classificazione di rischio «**Stop Drive**» (fermo cautelativo immediato del veicolo), come definito nelle premesse del presente decreto, che vieta la circolazione del veicolo;

   2) Campagna di richiamo classificata con livello di **«rischio grave»** privo di prescrizione «Stop Drive», così valutato dal costruttore, che consente la circolazione del veicolo nelle more dell'intervento di ripristino.

f) Nelle ipotesi di cui alla lettera e), numero 1), l'ispettore assegna l'esito «*Ripetere - sospeso dalla circolazione*», secondo le modalità stabilite dall'articolo 9 del decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti n. 214 del 19.05.2017. Il vincolo di sospensione della circolazione, esclusa l'autorizzazione a circolare per il tragitto necessario a ritornare presso il proprio domicilio/residenza e a recarsi presso la rete autorizzata del costruttore per effettuare l'intervento di ripristino, opera ad ogni effetto di legge e cessa esclusivamente con il successivo esito positivo di una nuova visita di revisione. A seguito dell'avvenuta sostituzione del componente difettoso, il veicolo è autorizzato a circolare esclusivamente nel giorno in cui è prenotata la nuova visita di revisione e per il tragitto strettamente necessario a raggiungere il centro di revisione. L'esito regolare della revisione è subordinato alla preventiva esibizione di certificazione ufficiale, quale il documento fiscale (ad esempio fattura), rilasciata dalla rete autorizzata della casa costruttrice, attestante l'avvenuta sostituzione dell'airbag.

g) Nelle ipotesi di cui alla lettera e), numero 2), si applicano le seguenti disposizioni temporali:

1) **Fino al 30 settembre 2026**, l'esito positivo della revisione è subordinato alla esibizione, da parte dell'utente, della prenotazione ufficiale dell'intervento di sostituzione, rilasciata dalla rete autorizzata della casa costruttrice, o, in alternativa, di una dichiarazione sostitutiva dell'atto di notorietà, debitamente sottoscritta dal richiedente la revisione, che ne attesti l'avvenuta prenotazione per la sostituzione dell'airbag difettoso e la data prevista. Tale documentazione deve essere tassativamente trattenuta dal Centro di Controllo e archiviata unitamente agli atti della revisione, a comprova della regolarità dell'esito rilasciato. In mancanza di detta documentazione, l'esito della revisione è necessariamente «*Ripetere*».

2) **A far data dal 1° ottobre 2026**, per i veicoli oggetto di campagna di richiamo e non ancora risanati, l'ispettore assegna l'esito «Ripetere» registrandolo nel sistema informativo. Ai sensi di quanto previsto dall'articolo 9 del decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti n. 214 del 19.05.2017, il veicolo deve essere sottoposto a nuova visita di revisione entro il termine massimo e perentorio di un mese (trenta giorni). In questo lasso di tempo la circolazione stradale è vietata, salvo quanto previsto alla precedente lettera f); tuttavia, a seguito dell'avvenuta sostituzione del componente difettoso e previa esibizione della relativa certificazione ufficiale del costruttore, come definita alla precedente lettera f), il veicolo è riammesso alla circolazione esclusivamente per il periodo residuo necessario a completare l'obbligo di revisione entro il richiamato termine. Il successivo esito positivo della revisione è subordinato all'esibizione della certificazione ufficiale di avvenuto ripristino.

h) Nei casi di revisione con esito «*Ripetere*» o «*Ripetere - sospeso dalla circolazione*», l'ispettore è tenuto a riportare nel certificato di revisione la seguente annotazione: *«Veicolo oggetto di richiamo obbligatorio di sicurezza con rischio grave, relativo a sistemi airbag Takata. Intervento di sostituzione non ancora eseguito. Obbligo di messa in sicurezza urgente a tutela della pubblica incolumità».*

Articolo 4

(Obblighi, monitoraggio e disciplina sanzionatoria delle Case Costruttrici)

1. In conformità alla normativa vigente in materia di sicurezza dei prodotti, l'intervento di sostituzione dei dispositivi oggetto di richiamo deve essere eseguito dai costruttori in regime di totale gratuità per l'utente, includendo ogni onere relativo a ricambi, manodopera e materiali di consumo.

2. Nei casi in cui la campagna di richiamo comporti una classificazione di rischio «**Stop Drive**» (fermo cautelativo del veicolo), i costruttori garantiscono la sostituzione del componente difettoso di norma entro il termine di 30 giorni dalla richiesta ufficiale dell'utente.

3. Al fine di mitigare il disagio derivante dall'indisponibilità del veicolo in caso di «Stop Drive», le case costruttrici adottano idonee misure a tutela dell'utente, adeguate alle specifiche situazioni, anche attraverso il ricorso a soluzioni di mobilità alternative.

4. Qualora imprescindibili vincoli tecnici o di approvvigionamento della catena di fornitura, debitamente documentati alla Direzione Generale per la Sicurezza Stradale e l'Autotrasporto, non consentano il rispetto di tale termine, la casa costruttrice adotta le misure mitigatrici di cui al comma 3, dando priorità assoluta alla pianificazione dell'intervento dell'utente, riducendo al minimo i disagi che ne possono derivare.

5. L'individuazione della specifica misura mitigatrice è rimessa a ciascuna casa costruttrice in ragione della propria organizzazione logistica, fermo restando l'obbligo di contemperare la stessa con le oggettive esigenze di mobilità degli interessati.

6. Le case costruttrici devono assicurare il costante aggiornamento degli archivi per quanto attiene ai dati relativi ai telai dei veicoli oggetto di richiamo, nonché di quelli bonificati, al fine di evitare ulteriori disguidi ai propri clienti.

7. Le case costruttrici, al fine di garantire la massima tempestività nella sostituzione del componente difettoso, potranno avvalersi, qualora valutato opportuno e fattibile, dei centri di revisione autorizzati ai sensi dell'articolo 80, comma 8, del decreto legislativo n. 285/1992 per la sostituzione dei dispositivi airbag, in considerazione della adeguata professionalità degli stessi, attestata dall'iscrizione a tutte le specialità nel settore delle officine di autoriparazione (meccatronica, carrozzeria, gommista).

8. Il mancato rispetto degli obblighi di tempestiva esecuzione degli interventi di cui al comma 2, nonché delle connesse misure di mitigazione del disagio per l'utente di cui al comma 3, accertato a posteriori dalla Direzione Generale competente, sentite le motivazioni della Casa costruttrice coinvolta, comporta l'attivazione delle procedure sanzionatorie previste dal richiamato articolo 11 del decreto legislativo 12 ottobre 2022, n. 157.

Articolo 5

(Informativa e Vigilanza)

1. La presente disposizione costituisce direttiva operativa vincolante per tutti gli ispettori tecnici operanti sul territorio nazionale, autorizzati all'esecuzione delle revisioni ai sensi dell'articolo 80 del Codice della Strada.
2. Gli UUMC provvedono alla tempestiva diffusione del presente protocollo presso tutti i centri di controllo privati autorizzati ricadenti nella propria giurisdizione territoriale.
3. Eventuali omissioni, irregolarità o inosservanze delle disposizioni previste nel presente decreto sono valutate ai fini dell'adozione dei provvedimenti previsti dalla normativa vigente nei confronti dei soggetti responsabili.

Articolo 6

(Tracciabilità nei trasferimenti di proprietà)

1. Gli operatori degli Studi di Consulenza Automobilistica, gli UUMC e le Sezioni PRA nell'esercizio delle funzioni di Sportello Telematico dell'Automobilista (STA), effettuano la verifica di eventuale campagna di richiamo airbag Takata, insistente sui veicoli in fase di trasferimento della proprietà, nonché in ogni caso di immatricolazione/importazione del veicolo sul territorio italiano, con le modalità di cui al precedente articolo 3, comma 2, lettera d).
2. In caso di richiamo pendente, l'operatore informa l'acquirente/proprietario della circostanza ed allega agli atti del fascicolo una dichiarazione sottoscritta dallo stesso attestante l'avvenuta informazione circa la presenza del richiamo di sicurezza airbag e, in caso di trasferimento di proprietà, della volontà di acquisire il veicolo nelle condizioni in cui si trova, pur avendo conoscenza del difetto tecnico. Tale adempimento garantisce la continuità della catena informativa anche in caso di ripetuti passaggi di proprietà e tutela il venditore e l'acquirente in ordine alla buona fede contrattuale.

Articolo 7

(Cooperazione e monitoraggio)

1. Nell'ambito di una strategia di sicurezza integrata, l'IVASS e le imprese assicuratrici sono invitate ad implementare procedure volte ad incentivare gli assicurati alla sostituzione dei componenti airbag oggetto di campagna di richiamo obbligatorio. La verifica circa l'eventuale sussistenza di campagne di richiamo relative ai sistemi airbag è eseguita ai sensi dell'articolo 3, comma 2, lettera d).

2. La DGSSA favorisce momenti di confronto con le Associazioni dei Consumatori maggiormente rappresentative, al fine di agevolare la corretta informazione dell'utenza circa le iniziative di sicurezza intraprese.
3. Gli Organi di Polizia stradale accedono ai dati relativi alle campagne in argomento, con le modalità di cui all'articolo 3, comma 2, lettera d), per i controlli e le conseguenti attività di competenza.
4. Le officine autorizzate e le imprese di autoriparazione, con le medesime modalità di cui all'articolo 3, comma 2, lettera d), operando quali presidi attivi di verifica, informeranno gli utenti circa l'eventuale pendenza di richiami tecnici in occasione di ogni accesso del veicolo presso le loro strutture, invitandoli all'ottemperanza.
5. La DGSSA assicura il monitoraggio sull'andamento delle attività di messa in sicurezza del parco veicolare interessato, fatta salva la responsabilità esclusiva dei costruttori in ordine all'esecuzione degli interventi e alla veridicità dei dati forniti, nonché l'onere dei proprietari dei veicoli di aderire tempestivamente alle campagne di richiamo.

Articolo 8

(Entrata in vigore)

1. Le disposizioni del presente decreto si applicano a tutti i veicoli immatricolati sul territorio nazionale interessati da campagne di richiamo relative ad airbag Takata, indipendentemente dalla data di immatricolazione o dal numero dei precedenti trasferimenti di proprietà. Le medesime disposizioni si applicano altresì, in deroga alle disposizioni vigenti in materia di esenzione dagli obblighi di revisione ordinaria, ai veicoli interessati dalle suddette campagne di richiamo che circolino muniti dell'autorizzazione per la circolazione di prova ai sensi dell'articolo 1, comma 3, del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, convertito, con modificazioni, dalla legge 9 novembre 2021, n. 156, siano essi già immatricolati ovvero non ancora immatricolati.
2. Restano ferme le ulteriori responsabilità e gli obblighi previsti dalla normativa nazionale ed europea in materia di sicurezza dei prodotti, tutela del consumatore e circolazione stradale.
3. Il presente decreto entra in vigore il 15°giorno successivo alla sua pubblicazione sul portale istituzionale del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ed è immediatamente applicabile da tale data su tutto il territorio nazionale.

Il Direttore Generale — Il Direttore Generale

Dott. Gaetano Servedio — *Ing. Fausto Fedele*

Firmato digitalmente da
Gaetano Servedio
Data e ora della firma: 02/07/2026 11:59:10

FEDELE
FAUSTO
02.07.2026
12:08:42
UTC