

FONDAZIONE LUIGI GUCCIONE - ONLUS



FLG

ENTE MORALE VITTIME DELLA STRADA



FISICO

Fondazione Italiana per la Sicurezza della Circolazione Onlus

**PROPOSTA PER LA COSTITUZIONE
DELL'AGENZIA NAZIONALE PER LA SICUREZZA STRADALE
E PER L'ASSISTENZA ALLE VITTIME DELLA STRADA**

RELAZIONE

I drammatici incidenti che quotidianamente si verificano sulle strade italiane – in particolare quelli che coinvolgono giovani – ci obbligano ad azioni incisive per contrastare questo grave fenomeno sociale.

Ogni anno nel mondo muoiono più di 1 milione e 200.000 persone a causa di incidenti stradali, oltre 3 milioni e 500.000 persone rimangono invalidi gravi e si "bruciano" oltre 500 miliardi di euro di costi sociali. **E la morte per incidente stradale** – sostiene l'OMS – se non opportunamente contrastata, in una scala di mortalità da 1 a 10, passerà entro il 2020 **dall'attuale 9° posto al 3° come causa di morte, solo dopo tumori e cardiopatie.**

Negli ultimi 30 anni in Italia quasi 1 milione di persone sono morte (300.000) o rimaste invalide gravi (700.000) a causa di incidente stradale.

Dai 5 ai 6 milioni di italiani interessati (i parenti più stretti del milione di morti e invalidi): persone che hanno ora dai 30 ai 60 anni di età. Senza contare i ferimenti più o meno gravi che hanno lasciato un segno nel corpo e nell'anima:dalle 300.000 alle 500.000 persone tutti gli anni. Altre 9/15 milioni di persone direttamente "toccate" dall'**incidentalità stradale.**

Oltre 3.000 giovani (600 tra il venerdì notte e la domenica mattina) tra i 15 e 29 anni muoiono ogni anno a causa di incidente stradale che è la prima causa di morte in questa fascia di età. Ogni anno perdono la vita a causa di incidente stradale oltre 2200 donne, 150 bambini sotto i 10 anni,1000 pedoni, quasi 3000 ciclomotoristi, 2700 sono i morti per incidente stradale "in itinera". Dal dopoguerra ad oggi sono morti in Italia circa 400.000 persone. E' come se fossero scomparsi gli abitanti di Varese, Mantova, Reggio Emilia, Siena e Cosenza messi insieme. E nell'ultimo decennio è come se tutti gli abitanti di Venezia fossero diventati improvvisamente invalidi gravi in carrozzella.

Possiamo dire quindi che siamo davanti a un **fenomeno sociale grave** - non solo per gli ingenti costi che produce ogni anno: oltre 35 miliardi di euro - e del tutto sottovalutato da Istituzioni,privati e cittadini. Gli incidenti sono anche un grave e pesante problema di sanità pubblica (che assorbe quasi il 10% della spesa sanitaria) oltre che di non quantificabile ed indescrivibile dolore per più di 30.000 famiglie ogni anno.

Occorre intervenire al più presto per realizzare anche in Italia quanto in altri Paesi dell'Unione Europea hanno già fatto con notevole successo in termini di riduzione dell'incidentalità (Francia, Inghilterra in particolare). L'Italia è tra i pochi Paesi dell'Unione Europea che ha visto aumentare, anziché ridurre, il numero degli incidenti e dei feriti sulle strade dopo la prima fase positiva della Patente a punti (luglio-dicembre 2003). Alcuni Paesi come la Francia, il Regno Unito, ma anche l'Olanda, la Svezia hanno dimostrato che l'obiettivo fissato della Commissione Europea della riduzione del 50% della mortalità non è irrealizzabile; in questi ultimi anni tutti gli Stati membri dell'Unione Europea hanno adottato misure straordinarie ed hanno ottenuto buoni risultati.

Tra le iniziative più importanti da realizzare nell'immediato, anche il Piano

Nazionale della Sicurezza Stradale, approvato dal CIPE con delibera n. 100 del 29 novembre 2002, ha evidenziato la necessità di costituire una struttura tecnica interamente dedicata alla sicurezza stradale .

L'esigenza di costituire una struttura tecnica che gestisca in modo unitario tutta la materia della sicurezza stradale è comunque alla maggior parte dei Paesi membri dell'UE che già da tempo hanno costituito apposite strutture. La recente approvazione dell'Atto di Indirizzo di governo della sicurezza stradale da parte del Consiglio dei Ministri ribadisce la non più rinviabile istituzione di un organo di governance tecnico.

L'attuale carenza risulta tanto più grave in quanto l'Italia, negli ultimi 10 anni ha cominciato ad accumulare un ritardo di sicurezza sempre più ampio rispetto agli altri Paesi Europei. Oggi, il nostro Paese è arrivato a contare certamente più dei circa 6.000 morti che l'Istat censisce e risulta essere uno dei pochissimi Paesi dell'UE (insieme a Grecia e Portogallo), che nell'ultimo triennio ha registrato una crescita dei tassi di mortalità e di ferimento per incidenti stradali mentre il Programma europeo per la sicurezza stradale del nostro Paese da un lato e la mancanza di strutture tecniche adeguate, sia a livello nazionale che a livello locale, costituiscono dunque due aspetti complementari di una stessa negativa realtà.

In relazione a queste drammatiche condizioni appare urgente colmare una lacuna che pregiudica la possibilità di invertire le tendenze in atto e determinare un miglioramento della sicurezza stradale, costituendo una struttura tecnica dedicata alla sicurezza stradale in linea con gli standard europei.

La proposta di legge che segue delinea i caratteri fondamentali di una "Agenzia Nazionale della Sicurezza Stradale" e tiene conto, sia delle esperienze che altri Paesi europei hanno sviluppato in questa materia, sia delle indicazioni del "Piano Nazionale della Sicurezza Stradale" che quanto contenuto nello stesso Atto di indirizzo per il governo della sicurezza stradale che il Consiglio dei Ministri ha recentemente varato.

Un'Agenzia Nazionale che possa coordinare anche:

- le attività di assistenza alle vittime della strada attraverso una centrale operativa (con numero verde, portale tematico) che funzionerà nel tempo anche come centro di formazione per il personale dei Centri di assistenza territoriali che verranno progressivamente dagli enti locali e dalle Regioni;
- le attività dell'Istituto per la ricerca e l'innovazione per la sicurezza stradale per mettere in linea il nostro Paese con quelli più avanzati in Europa che hanno già da tempo tale struttura di ricerca;
- l'operatività della Consulta Nazionale, luogo ideale del confronto tra le organizzazioni economico-sociali interessate alla sicurezza stradale in grado di esprimere pareri obbligatori, per Governo, Parlamento, Enti Locali, seppur non vincolanti sulla materia.

Un organo di governance che tutti giorni dell'anno si occupi a "tutto tondo" delle politiche di sicurezza stradale impegnando competenze tecnico-professionali

che il nostro Paese ha in buon numero.

Ma la legge istitutiva non può non tenere conto delle responsabilità degli enti gestori delle strade, della loro messa in sicurezza, della doverosa azione dello Stato nei confronti delle vittime della strada, della regolamentazione, finanziamento e funzionamento della Consulta nazionale per la sicurezza stradale e della realizzazione di un Istituto di ricerca e innovazione per la sicurezza stradale.

STRADE MALTENUTE

Cosa può essere fatto per porre rimedi? Sarà necessario arrivare ad una sorta di **patente a punti** anche **per i gestori delle strade** (revoca della concessione e affidamento ad altri gestori) per giudicarne l'operato e la qualità del servizio offerto? Potrebbe essere utile una **Carta dei servizi** per regolamentare per legge i diritti degli utenti?

Bisognerebbe considerare la **strada un "servizio"** al pari dell'energia elettrica, del gas, del telefono, del trasporto pubblico locale e di quello ferroviario, ecc. E prevedere quindi una **legge "ad hoc"** che ne disciplini l'attività e le responsabilità in ordine all'esercizio (**anche per riguarda la certezza dei finanziamenti**). Per legge, appunto. Per arrivare a predisporre **le linee guida di un disegno di legge che preveda la strada come servizio e che grazie all'istituzione di un'autorità** in grado di supportarla potrà migliorare i suoi standards di sicurezza. Sarebbe un passo in avanti deciso verso la sicurezza stradale. E la questione dei finanziamenti è stata ben posta anche **dall'Atto di Indirizzo per il governo della sicurezza stradale** varata dal Governo 16 marzo 2007: si indica la necessità di individuare un fabbisogno finanziario minimo per la manutenzione delle strade in particolare.

IL CENTRO DI ASSISTENZA ALLE VITTIME

In primo luogo c'è il problema dell'assistenza e del ristoro alle vittime della strada. 9.000 morti, 25.000 invalidi gravi tutti gli anni sulle strade. Cosa fa lo Stato? Non abbastanza. Cade un aereo con 118 persone a bordo ed è pronta una task-force di psicologi. Va giù una scuola con 26 bambini, idem. Ed è giusto che sia così. Ogni settimana la strada fa morti pari al numero dei passeggeri di un Jumbo. E non succede nulla. E' un dovere dello Stato e delle sue Istituzioni offrire, invece, il necessario aiuto attraverso la creazione di appositi **Centri di assistenza** – gestiti anche con il coinvolgimento delle organizzazioni della società civile – nelle diverse province dove le vittime possano ricevere una qualificata assistenza e consulenza in campo medico, sociale, psicologico e legale.

Nell'ambito di tali Centri dovrebbero essere date informazioni sull'avvio delle procedure di risarcimento del danno, si potrebbe ricevere assistenza durante i processi (civili e penali) e durante le trattative, consulenze giuridiche, servizi medici, psicologici e psichiatrici. L'obiettivo sociale deve essere quello di evitare che la sofferenza, fenomeno fisiologico che nessuno potrà mai eliminare diventi, nella solitudine e nell'abbandono, disperazione e patologia.

LE CONSULTE: PARTECIPAZIONE E PROTAGONISMO SOCIALE.

La Consulta Nazionale sulla sicurezza stradale costituita con un accordo tra Ministero Infrastrutture e Trasporti dopo una prima fase di accreditamento della partecipazione delle organizzazioni economico-sociali e di istituzioni locali ha bisogno di un forte e rinnovato impulso. In primo luogo c'è bisogno di un disegno ordinamentale: una legge istitutiva che ne definisca mezzi finanziari certi, assetti organizzativi e di direzione, personale.

La costituzione di consulte locali e la loro auspicabile crescita in tutti i territori provinciali, d'altra parte, ha bisogno di un centro nazionale che ne raccordi e azioni, ne valorizzi le esperienze, ne sostenga l'attività. E questo centro non può non essere che la Consulta Nazionale riformata e rafforzata nel suo ruolo e nelle sue funzioni.

La partecipazione e il protagonismo sociale sono tanto più importanti in particolare **per le utenze più deboli** (giovani, anziani, pedoni, ciclisti, motociclisti, disabilità) perché la strada per costoro è un luogo di paura e troppo spesso di morte, senza motivo, nel disinteresse dei tanti.

RICERCA E INNOVAZIONE

L'Italia è tra i Paesi europei agli ultimi posti in quanto a spesa per la ricerca e l'innovazione: 1,11% del PIL a fronte del 2,51% della Germania, 1,86% della Gran Bretagna, il 2,23% della Francia, il 2,40% della Danimarca, 1,88% dell'Olanda e il 2,03% del Canada e ben il 2,73% degli USA, due volte e mezza l'Italia. 1,11% del PIL, dunque, questa in generale la spesa per la ricerca e l'Università in Italia. E anche nella Finanziaria 2006 sono previsti ulteriori 120 milioni di euro di tagli per la ricerca.

Noi vorremmo affrontare il problema dal punto di vista della sicurezza stradale. Esistono in molti Paesi dell'Europa allargata tanti Istituti di Ricerca per la Sicurezza della circolazione stradale: BAST (Germania), INRETS (Francia), SWOV (Olanda), TRL (Gran Bretagna) per citarne alcuni.

In Italia niente di tutto questo. Esisteva, ed esiste, il Centro Sperimentale Stradale dell'Anas ma negli ultimi anni è stato ridimensionato nonostante un progetto di ulteriore sviluppo già approvato e mai avviato.

E si vede, invece, che la situazione delle strada – come vengono costruite, i materiali impiegati nelle dotazioni tecniche e logistiche, negli asfalti, ecc. – “chiede” che venga recuperato, invece, questo ritardo.

Per questo pensiamo sia necessario costituire un **Istituto per la Ricerca e l'Innovazione per la Sicurezza Stradale (IRIS)** recuperando il meglio dell'esistente allo stato dell'arte in Italia e assumendo giovani ricercatori. Un Istituto aperto anche agli apporti finanziari e al patrimonio di competenze dell'impresa privata e dell'economia civile del settore.

Bisogna far compiere un passo in avanti al nostro Paese in Europa in questo ambito. E lo Stato centrale – con l'aiuto delle Regioni, dell'Università – può e deve trovare le stesse risorse finanziarie che altri Paesi europei destinano a questi Istituti. Mediamente dai 40 ai 60 milioni di euro all'anno.

Su questo importante progetto si potrebbero coinvolgere anche le Fondazioni Bancarie che spesso utilizzano fondi e risorse a scopi meno nobili e utili.

DISEGNO DI LEGGE

ART. 1

Agenzia Nazionale per la Sicurezza Stradale

1. E' istituita presso la Presidenza del Consiglio dei Ministri l'Agenzia Nazionale per la Sicurezza Stradale. L'Agenzia costituisce un supporto tecnico per il Governo, il Parlamento e gli Enti Locali al fine di garantire un livello di sicurezza stradale adeguato ed in linea con gli obiettivi fissati dall'Unione Europea.

L'Agenzia è dotata di personalità giuridica di diritto pubblico e di autonomia organizzativa, gestionale e contabile.

2. L'Agenzia ha sede in Roma e può aprire sezioni periferiche.

ART. 2

Finalità

L'Agenzia Nazionale per la Sicurezza Stradale si occupa di:

- attuare l'impegno di ridurre del 50% l'incidentalità stradale (ed anche del tasso dei feriti e dei morti), così come previsto anche dal Piano Nazionale della Sicurezza Stradale;
- predisporre l'insieme degli interventi a tal fine preordinati, quale programmazione annuale, individuazione delle linee prioritarie, ripartizioni dei fondi messi a disposizione delle leggi di finanziamento, assistenza a supporto delle Regioni e alle Amministrazioni locali, verifica delle misure adottate su tutte le strade, comprese quelle gestite direttamente dall'ANAS e dalle società concessionarie;
- dare indirizzi e coordinare gli interventi per migliorare la sicurezza stradale posti in essere dalle Regioni, dalle Province, dai Comuni e da altri soggetti pubblici e privati di sicurezza stradale poste in essere da numerose amministrazioni pubbliche;
- predisporre annualmente la "Relazione al Parlamento sullo stato della sicurezza stradale in Italia";
- aggiornare ogni tre anni il Piano Nazionale della sicurezza stradale sulla base del bilancio dei risultati ottenuti e delle disposizioni che saranno impartite a livello nazionale e comunitario;
- dare indirizzi e coordinare la raccolta, la verifica e la diffusione delle informazioni e dei dati sul traffico, sulla viabilità e sulla sicurezza stradale utilizzando tutti i media e gli strumenti che la tecnologia mette oggi a disposizione;
- promuovere e sviluppare la ricerca sulle tecniche di costruzione, manutenzione e gestione delle strade, nonché dei veicoli, anche al fine di predisporre specifiche normative tecniche;

- dare indirizzi e coordinare le attività di assistenza alle vittime della strada ed a loro familiari;
- promuovere la formazione e l'aggiornamento degli operatori del settore.

ART. 3

Struttura ed organico

1. Con decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri, su proposta dei Ministri delle Infrastrutture e dei Trasporti entro tre mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, viene approvato il Regolamento organizzativo e funzionale dell'Agenzia.
2. L'Agenzia è costituita da un Comitato Direttivo, un Comitato di Coordinamento e una Direzione Generale.
3. Il Comitato Direttivo è presieduto da un Sottosegretario alla Presidenza del Consiglio dei Ministri appositamente delegato ed è formato da altri 8 membri: i Ministri dei Trasporti, delle Infrastrutture, della Salute e dell'Interno, o loro sottosegretari delegati, da tre rappresentanti della Conferenza Unificata Stato-Regioni e Stato-Città e uno delle organizzazioni delle utenze vulnerabili.
4. Il Comitato di Coordinamento è presieduto dal Direttore Generale dell'Agenzia ed è formato dai rappresentanti tecnici designati da quattro Ministeri e dalle Conferenze e organizzazioni delle utenze vulnerabili di cui al comma 3.
5. La Direzione Generale è costituita da sei uffici dirigenziali ed una segreteria per i due Comitati nella sede centrale e da sezioni periferiche territoriali, per complessive 150 unità di cui almeno 80 nelle sezioni periferiche. Il personale è fornito per il 70% dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e dagli altri Ministeri interessati, nonché dalle Regioni e dagli Enti Locali. Il 30% è reclutato attraverso specifici concorsi pubblici.

ART. 4

Finanziamento

1. Per la copertura dei costi di funzionamento dell'Agenzia si provvede con un aumento del 5% delle sanzioni amministrative pecuniarie per le infrazioni alle norme del codice della strada.
2. Il Ministro dell'Economia è autorizzato ad apportare le conseguenti variazioni di bilancio.

Art. 5

Inventario delle discipline

Le materie da coordinare da parte dell'Agenzia Nazionale per la Sicurezza Stradale sono:

- la gestione delle strade;
- le condotte di guida e le loro sanzioni;

- i mezzi, sia per quanto riguarda la fase costruttiva che manutentiva;
- le regole di circolazione.
- l'assistenza alle vittime

Art. 6

Comitato Interministeriale per la sicurezza stradale

È costituito un Comitato Interministeriale per la Sicurezza Stradale (CISS) che coordina e dà indirizzi per quanto attiene la sicurezza stradale ai ministeri interessati:

- 1) Ministero delle Infrastrutture;
- 2) Ministero dei Trasporti;
- 3) Ministero dell'Interno;
- 4) Ministero Giustizia;
- 5) Ministero Sanità;
- 6) Ministero della Pubblica Istruzione
- 7) Ministero delle Politiche giovanili
- 8) Ministero della Solidarietà Sociale
- 9) Ministero dell'Economia

Il CISS è l'organo di governance politico che interfaccia l'azione e l'attività dell'Agenzia Nazionale per la sicurezza stradale. I Ministri delegheranno un loro Sottosegretario in seno al CISS Il Presidente del Consiglio dei Ministri nomina un Sottosegretario alla Presidenza del Consiglio dei Ministri con delega che presiede il Comitato Interministeriale per la Sicurezza Stradale .

Art. 7

Natura di servizio pubblico della gestione delle strade: contratto e carta dei servizi con obbligo di assicurazione

Indipendentemente dalla natura pubblica o privata del gestore, il servizio stradale è a tutti gli effetti pubblico e pertanto la messa a norma e la manutenzione programmata delle strade sono obbligatorie.

È, pertanto, obbligatorio un contratto di servizio nel quale siano indicati gli obblighi di gestione della strada o, nel caso che proprietà e gestione coincidano, un'autodisciplinare di analogo contenuto.

È obbligatoria, altresì, la carta dei servizi verso l'utenza, nella quale siano declinati gli obblighi verso l'utenza sia in difesa attiva che passiva (risarcimento del danno).

A quest'ultimo riguardo viene esteso l'obbligo di assicurazione, già previsto per i soli proprietari dei mezzi in circolazione, per la responsabilità civile per cose in

custodia verso i terzi danneggiati a carico degli enti proprietari e/o gestori delle strade.

Art. 8

Istituzione del Centro Nazionale di Assistenza alle vittime della strada presso il Servizio Sanitario Nazionale

Tenuto conto che la sinistrosità stradale è fenomeno sociale di grande rilevanza è istituito all'interno del Servizio Sanitario Nazionale presso il Ministero della Salute un Centro Nazionale di Assistenza alle Vittime della Strada volto sia a disciplinare, attuare e monitorare gli interventi di urgenza per le grandi invalidità fisiche e psichiche, elaborando percorsi in strutture specialistiche in stretta collaborazione con INAIL e con il comparto delle assicurazioni private, con i quali eventualmente stipulare convenzioni operative. L'Agenzia, d'intesa con il Ministero della Salute, coordina le attività del Centro Nazionale di Assistenza alle vittime della strada presso il Servizio Sanitario Nazionale.

Art. 9

Organico

Gli organici assegnati al Centro Nazionale per l'assistenza delle vittime presso il Servizio Sanitario Nazionale comprensivi anche di un servizio ispettivo in prima applicazione non possono essere superiori a 50 unità di cui almeno la metà da destinare al servizio ispettivo e di monitoraggio. I vari profili professionali vengono rilevati da ministeri, enti, società, organizzazioni e consulenti pubblici o privati che si occupano utilmente a vario titolo di assistenza alle vittime della strada. Le strutture periferiche vengono gestite dalle Regioni, su protocolli concordati con il Centro Nazionale di Assistenza alle Vittime, al fine di assicurare la uniformità di trattamento sul territorio nazionale.

Art. 10

Finanziamento sui premi RC auto

Il contributo al Servizio Sanitario Nazionale pari al 10,5% dei premi RC auto viene avviato in via esclusiva alla sua destinazione naturale, l'assistenza alle vittime delle strade.

Il gettito annuo di questo contributo, pertanto, è amministrato dal Centro Nazionale di Assistenza alle Vittime della Strada di concerto con le Regioni.

Art. 11

Consulta della Sicurezza Stradale

La Consulta della Sicurezza Stradale, nata da un accordo fra il Ministero delle Infrastrutture, oggi in carico presso il Ministero dei Trasporti, e il CNEL diviene a tutti gli effetti organo di consultazione previsto per legge con emissione di pareri obbligatori nella materia deputata, con proprio organico e finanziamento. Lo statuto e il regolamento di questo organismo consultivo vengono predisposti dal Ministero dei Trasporti in collaborazione con

l'Agenzia per la Sicurezza Stradale presso la Presidenza del Consiglio dei Ministri.

Art. 12

Istituto di Prevenzione, Ricerca e Innovazione per la Sicurezza Stradale

È costituito altresì l'Istituto di Prevenzione, Ricerca e Innovazione per la Sicurezza Stradale che si giova per la propria attività del Centro Sperimentale Anas per le Strade di Cesano.

L'Istituto di Prevenzione, Ricerca e Innovazione per la Sicurezza Stradale, ha come scopo la raccolta di dati circa l'incidentalità stradale e la relativa analisi ed ha come principali campi di azione:

- La raccolta e l'analisi dei principali studi sulla sicurezza stradale elaborati a livello nazionale ed internazionale con particolare attenzione all'Unione Europea;
- La raccolta e l'analisi delle pratiche migliori sviluppate a livello internazionale, con particolare riferimento all'Unione Europea, volte a migliorare la sicurezza stradale;
- Raccolta ed Analisi di dati di base di sinistri stradali;
- Investigazione indipendente ed approfondita di sinistri stradali mortali o con feriti gravi al fine di determinarne le cause ed elaborare eventuali contromisure utilizzando le più recenti metodologie di analisi elaborate a livello nazionale ed internazionale, con particolare riferimento all'Unione Europea;
- Costruzione di una Banca dati sui sinistri mortali e con feriti gravi ai soli fini di ricerca.

L'Istituto di Prevenzione, Ricerca e Innovazione per la Sicurezza Stradale dovrà periodicamente inviare alla Consulta della Sicurezza Stradale, di cui all'Art. 10 del presente testo, ed all'Agenzia, di cui all'Art. 1, un rapporto scritto con i principali risultati emersi dallo studio del fenomeno e le contromisure elaborate al fine di aumentare la sicurezza stradale.

L'Istituto di Prevenzione, Ricerca e Innovazione per la Sicurezza Stradale, agisce in piena autonomia individuando annualmente i principali settori dove concentrare la sua azione di indagine, ricerca ed analisi.

Ai lavori dell'Istituto di Prevenzione, Ricerca e Innovazione per la Sicurezza Stradale potranno partecipare organicamente i principali Centri di Ricerca, pubblici e privati, che hanno sviluppato lavori di ricerca sulla sicurezza stradale a livello nazionale ed internazionale con particolare riferimento all'Unione Europea. Altri soggetti come fondazioni, organizzazioni, associazioni che si occupano a vario titolo della sicurezza stradale, siano esse dell'area pubblica, privata, privato sociale potranno contribuire ai lavori dell'Istituto di Prevenzione, Ricerca e Innovazione per la Sicurezza Stradale.

Lo statuto e il regolamento di questo organismo vengono predisposti dal Ministero dei Trasporti e dal Ministero delle Infrastrutture in collaborazione con l'Agenzia per la Sicurezza Stradale presso la Presidenza del Consiglio dei Ministri.

Art. 13
Norme transitorie e finali

La presente legge entra in vigore dal quindicesimo giorno dalla pubblicazione sulla Gazzetta Ufficiale.