

## ALLEGATO A

### LA STORIA NORMATIVA DEL NUOVO SISTEMA DI TARGATURA DEI CICLOMOTORI

Nei primi mesi del 2001 il Parlamento, unanimemente con l'art. 2 della legge delega 85/2001, indirizzò l'azione di Governo affinché si dovesse: .....*omissis*.....III) istituire, ferma restando l'attuale natura di bene mobile comune, un archivio pubblico dei ciclomotori, compresi i quadricicli, presso il quale vengono comunicati ed abbinati il modello, il telaio ed il proprietario, **con procedure semplificate;**

mmm)**aggiornare la disciplina della targatura**, prevedendo, con opportune modalità, la possibilità di ottenere a titolo oneroso, ferma restando l'attuale sequenza alfanumerica, **targhe personalizzate, determinando procedure semplici e rapide di fabbricazione e distribuzione delle stesse targhe;** .....*omissis*.....;

- nel 2002, con Decreto Legislativo n. 9 del 15 gennaio, il Governo introdusse una piccola quanto **significativa liberalizzazione "nella produzione delle targhe" dei ciclomotori**. Oltre al Poligrafico dello Stato anche soggetti terzi possono essere abilitati a tale attività. **La proposta Governativa fu avanzata dai Ministeri delle Infrastrutture e Trasporti, dell'Interno e dell'Economia e Finanze;**
- il 1° agosto 2003, su proposta del Governo, il Parlamento con legge 214 individuò nelle imprese 264/91 (le agenzie automobilistiche ora Sportello Telematico dell'Automobilista), i soggetti che possono produrre le targhe dei ciclomotori (in regime di concorrenza), fermo restando il fatto che il Poligrafico continua a produrre le targhe consegnate agli Utenti dagli Uffici ex Motorizzazione Civile;
- il regolamento di attuazione della suddetta norma (modifica al regolamento del Codice della Strada) **ebbe il parere favorevole del Ministero dell'Interno e della Giustizia, oltre al Consiglio di Stato e al Dipartimento Ragioneria Generale dello Stato del Min. Economia/Finanze;**
- **la IX Commissione Trasporti** della Camera, con risoluzione del 1 febbraio 2005, sottoscritta dagli esponenti di tutte le forze politiche, impegnò il Governo ad adottare tale regolamento;
- **la Presidenza della VIII Commissione LL.PP** del Senato a seguito dell'audizione tenutasi con l'Unasca in data 9 marzo 2005, sollecitò l'attuazione delle novità previste per la targatura dei ciclomotori;
- nel frattempo il **Dipartimento Affari Giuridici Legislativi della Presidenza del Consiglio dei Ministri** operò una ricognizione della norma concludendo in ordine alla sua piena operatività purchè si effettuasse un piccolo intervento formale per garantire che la targa personale fosse abbinata ad un solo veicolo per volta. Tale correttivo venne sancito con l'art. 5 del DL 115/2005 convertito dalla legge 168/2005, **modificando l'art. 97 del Codice della Strada, nei termini attualmente vigenti;**
- sia **alla Camera che al Senato**, poi, nell'autunno del 2005 (sedute Assemblea, rispettivamente, 706 del 16/11/2005 PDL C6150, con 415 no su 423 votanti, e, in precedenza, 886 del 19/10/2005 DDL S3596, anche qui con il voto contrario quasi unanime, per alzata di mano), furono respinti degli emendamenti alla conversione del Decreto Legge 184/2005 sulla patente a punti che volevano reintrodurre il monopolio del Poligrafico per la targatura dei ciclomotori, trasformando le targhe in "carte valori", quando dappertutto sono un semplice manufatto rispondente solo ad alcune caratteristiche tecniche.