

## **IL TAR ANNULLA L'ORDINANZA COMUNALE SULL'OBLIGO DI INDOSSARE IL CASCO SUI MONOPATTINI**

I giudici del Tribunale Amministrativo Regionale della Toscana con l'ordinanza n. 32 dell'8 febbraio 2021 hanno ritenuto che un'ordinanza comunale non può imporre l'obbligo del casco sul monopattino elettrico.

### **LA VICENDA**

Due società, La Timove e la Bit Mobility Srl, che gestiscono il servizio sharing dei monopattini nel Comune di Firenze, proponevano, davanti al Tribunale Amministrativo della Toscana, ricorso avverso l'ordinanza sindacale con la quale si obbligava ad indossare il casco all'utenza maggiore di 14 anni e minore dei 18 anni. Il ricorso delle due società si incentrava sulla convinzione che imponendo l'utilizzo del casco si scoraggiava l'utilizzo dei monopattini stessi e si danneggiavano, di conseguenza, gli affari delle stesse aziende. Tra le varie motivazioni del ricorso veniva spiegato che le due società non avevano niente contro la sicurezza e erano le prime a consigliare l'utilizzo del casco ai clienti.

### **LA DECISIONE**

I giudici del Tribunale Amministrativo Regionale della Toscana accolgono il ricorso e annullano l'ordinanza de qua ritenendo che i generici riferimenti al potere di ordinanza contingibile e urgente non possono valere da soli a qualificare la natura dell'atto in quanto non trovano alcun riscontro in una concreta ed effettiva situazione di emergenza locale all'interno della sua motivazione. Inoltre il provvedimento impugnato è suscettibile di incidere sulle scelte dell'utenza in ordine alla facoltà di avvalersi del monopattino rispetto ad altri mezzi di trasporto urbano che non richiedono la disponibilità di un casco. La Corte dopo aver chiarito questo principio, ha anche ribadito che secondo la costante giurisprudenza i provvedimenti, con i quali si disciplina la circolazione sulla viabilità comunale, la modalità di accesso alla stessa ed i relativi orari, l'eventuale divieto per talune categorie di veicoli, i controlli e le sanzioni assumono natura tipicamente esecutiva assumono natura tipicamente gestoria ed esecutiva e, quindi, appartengono alla competenza dei dirigenti, e non del sindaco, anche avendo riguardo all'assenza di qualsiasi presupposto di urgenza che potrebbe giustificare l'adozione di un'ordinanza contingibile e urgente. Soltanto i provvedimenti concernenti l'istituzione e la disciplina delle zone a traffico limitato sono attribuite alla competenza della giunta, ovvero in caso di urgenza al sindaco, in quanto ritenuti dal legislatore di maggiore impatto per la collettività locale (Cons. di St., V, 13.11.2015, n. 5191). Si tratta peraltro di valutazione riservata al legislatore che non può essere effettuata caso per caso dal giudice attesa la specificità della fattispecie contemplata dal comma nono ex articolo 7 e considerato anche il fatto che molte delle situazioni rimesse alla potestà sindacale, ed ora dirigenziale, dal comma primo della medesima norma potrebbero astrattamente essere considerate di elevato impatto anche in ragione della delicatezza degli interessi coinvolti, come ad esempio la limitazione alla circolazione di tutte o di alcune categorie di veicoli per accertate e motivate esigenze di prevenzione degli inquinamenti e di tutela del patrimonio artistico, ambientale e naturale.

La Timove e la Bit Mobility Srl due delle società che gestiscono il servizio sharing nel Comune di Firenze propongono ricorso, per l'annullamento previa sospensione, della efficacia dell'ordinanza del Sindaco avente ad oggetto: "Obbligo di indossare un idoneo casco protettivo per i conducenti dei monopattini elettrici di cui al comma 75 dell'articolo 1 della legge 160/2019, che circolano sulle strade comunali nel territorio del Comune di Firenze" e di ogni altro atto presupposto, consequenziale e comunque connesso,

Le ricorrenti in quanto società autorizzate a gestire il servizio di mobilità su monopattino nell'ambito della città di Firenze impugnano con separati ricorsi l'ordinanza in epigrafe con la quale il Sindaco dell'omonimo comune ha imposto l'obbligo di indossare il casco anche all'utenza maggiorenne. I ricorsi possono essere riuniti per evidenti ragioni di connessione oggettiva. L'eccezione di inammissibilità per difetto di legittimazione ed interesse ad agire sollevata in entrambi casi dal comune di Firenze non è fondata. Le ricorrenti in quanto gestori del servizio sopra descritto rivestono una posizione particolare rispetto all'assetto di interessi stabilito dal provvedimento che vale a distinguerle dal *quisque de populo*. Non vi è dubbio, inoltre, sul fatto che l'ordinanza impugnata è suscettibile di incidere sulle scelte dell'utenza in ordine alla facoltà di avvalersi del monopattino rispetto ad altri mezzi di trasporto urbano che non richiedono la disponibilità di un casco.

Nel merito è fondata ed assorbente la censura (dedotta da entrambe le società ricorrenti) con la quale viene denunciato il vizio di incompetenza.

La fonte normativa sulla quale il Comune ha fondato il potere esercitato è data dagli artt. 7 comma 1 e 6, comma 4 del Codice della Strada (D.Lgs. n. 285 del 30 aprile 1992). I generici riferimenti al potere di ordinanza contingibile e urgente non valgono da soli a qualificare la natura dell'atto in quanto non trovano alcun riscontro in una concreta ed effettiva situazione di emergenza locale all'interno della sua motivazione. Ciò chiarito secondo la costante giurisprudenza i provvedimenti, con i quali si disciplina la circolazione sulla viabilità comunale, la modalità di accesso alla stessa ed i relativi orari, l'eventuale divieto per talune categorie di veicoli, i controlli e le sanzioni, ai sensi degli artt. 6 e 7 del Codice della strada, assumono natura tipicamente gestoria ed esecutiva e, quindi, appartengono alla competenza dei dirigenti, e non del Sindaco, anche avendo riguardo all'assenza di qualsiasi presupposto di urgenza che potrebbe giustificare l'adozione di un'ordinanza contingibile e urgente (T.A.R. Milano, sez. III, 13/04/2018, n.1012 T.A.R. Torino, sez. II, 27/07/2016, n.1077; T.A.R. Roma, sez. II, 03/06/2010, n.15012). Ciò in quanto il riferimento al Sindaco operato dalle norme sopra citate del D.Lgs 285/92, a seguito del passaggio dei poteri di gestione dagli organi politici a quelli burocratici sancito dalle riforme amministrative degli anni 90, deve intendersi riferito alla dirigenza (art. 107 t.u.e.l.; T.A.R. Venezia, sez. I, 03/04/2013, n. 494 ; T.A.R. Toscana, I, 16.6.2014, n. 1033); Soltanto i provvedimenti concernenti l'istituzione e la disciplina delle zone a traffico limitato sono attribuite alla competenza della giunta (o in caso di urgenza al Sindaco) in quanto ritenuti dal legislatore di maggiore impatto per la collettività locale (Cons. di St., V, 13.11.2015, n. 5191). Si tratta peraltro di valutazione riservata al legislatore che non può essere effettuata caso per caso dal giudice attesa la specificità della fattispecie contemplata dal comma 9 dell'art. 7 e considerato anche il fatto che molte delle situazioni rimesse alla potestà sindacale (ed ora dirigenziale) dal comma 1 della medesima norma potrebbero astrattamente essere considerate di elevato impatto anche in ragione della delicatezza degli interessi coinvolti (ad es. la limitazione alla circolazione di tutte o di alcune categorie di veicoli per accertate e motivate esigenze di prevenzione degli inquinamenti e di tutela del patrimonio artistico, ambientale e naturale).

Il ricorso deve, quindi, essere accolto.

Sussistono giusti motivi per compensare le spese di lite fra tutte le parti in causa.

P.Q.M.

Il Tribunale Amministrativo Regionale per la Toscana, Sezione I, definitivamente pronunciando sui ricorsi, come in epigrafe proposti:

- a) li riunisce;
- b) li accoglie e, per l'effetto, annulla il provvedimento impugnato;
- c) compensa le spese di lite.