

Casco obbligatorio in monopattino? Non sempre

Il TAR Toscana ha annullato l'ordinanza del Comune di Firenze che ne imponeva l'obbligo anche ai conducenti maggiorenni di monopattini elettrici (sentenza n. 215/2021).

Pubblicato il 24/02/2021

Il Tribunale Amministrativo Regionale per la Toscana-Firenze, sezione I, con la sentenza 27 gennaio-8 febbraio 2021, n. 215 (testo in calce) ha annullato l'ordinanza del Comune di Firenze che imponeva l'obbligo di indossare il casco anche ai conducenti maggiorenni di monopattini elettrici.

Sommario

- [Casco obbligatorio: sì o no?](#)
- [L'ordinanza del Comune di Firenze](#)
- [La pronuncia del T.A.R.](#)
- [Il Sindaco non è competente in materia](#)
- [Le riforme degli anni 90 e il trasferimento dei poteri gestori](#)
- [La valutazione è riservata al Legislatore](#)
- [No al casco obbligatorio](#)

Casco obbligatorio: sì o no?

Per anni il monopattino è rimasto appannaggio di un ristretto gruppo di appassionati e nostalgici.

Poi, complice la spinta ecologica e gli incentivi previsti dal Bonus Mobilità, è tornato prepotentemente alla ribalta, in versioni sempre più moderne e performanti, portando con sé i vantaggi di una mobilità sostenibile ma anche le ben note problematiche legate alla circolazione stradale.

Una delle questioni più dibattute, dato anche l'alto numero di incidenti che vedono coinvolti i monopattini elettrici, è la previsione dell'obbligo di indossare il casco anche per gli utenti maggiorenni, oggetto di specifica proposta da parte di un gruppo di parlamentari del M5S.

L'ordinanza del Comune di Firenze

In attesa che il legislatore si pronunci compiutamente sul tema, c'è chi ha precorso i tempi.

È infatti del 18 dicembre scorso l'ordinanza con cui il Sindaco del Comune di Firenze è intervenuto sulla viabilità comunale, estendendo l'obbligo di indossare il casco protettivo anche ai conducenti maggiorenni di monopattini elettrici.

Il provvedimento è stato però immediatamente impugnato dalle due società esercenti il servizio di sharing sul territorio fiorentino, che hanno proposto ricorso al TAR., chiedendo l'annullamento dell'ordinanza in questione.

La pronuncia del T.A.R.

Il Tribunale Amministrativo Regionale ha accolto il ricorso in base ad una serie di considerazioni.

In primis - respingendo l'obiezione sollevata dal Comune - ha ribadito la piena legittimazione e l'interesse delle società ricorrenti ad ottenere l'annullamento del provvedimento impugnato.

L'ordinanza comunale si presta infatti ad influenzare le scelte dell'utenza, che ben potrebbe scegliere altri mezzi di trasporto urbano che non implicano necessariamente la disponibilità di un casco.

È quindi indubbio che le due società, proprio perché gestori del servizio, rivestano una posizione particolare rispetto all'assetto di interessi stabilito dal provvedimento, e quindi si distinguano da un qualsiasi comune interessato.

Il Sindaco non è competente in materia

Secondo i giudici amministrativi, inoltre, il Sindaco non sarebbe stato neppure competente ad adottare l'atto impugnato.

Il Comune ha infatti emanato il provvedimento invocando il generico potere di ordinanza in situazioni di urgenza, che tuttavia risultavano insussistenti nel caso di specie, non ravvisandosi un concreto ed effettivo stato di emergenza locale.

Secondo la costante giurisprudenza, i provvedimenti che disciplinano la circolazione, a norma del Codice Stradale, hanno infatti natura tipicamente gestoria ed esecutiva.

Come tali, appartengono quindi alla competenza dei dirigenti e non del Sindaco, anche quando si dibatte sull'assenza di presupposti che potrebbero giustificare l'adozione di un'ordinanza contingibile ed urgente.

Le riforme degli anni 90 e il trasferimento dei poteri gestori

Le riforme amministrative attuate negli anni 90 hanno infatti decretato il trasferimento dei poteri gestori dagli organi politici a quelli burocratici, per cui anche il riferimento al Sindaco, contenuto nel Codice Stradale, deve intendersi riferito alla dirigenza.

Restano invece di competenza della giunta (o in caso di urgenza del Sindaco) i provvedimenti di istituzione e disciplina delle zone a traffico limitato, in quanto ritenuti di maggiore impatto per la collettività locale.

La valutazione è riservata al Legislatore

Secondo il T.A.R. La valutazione circa il riparto di competenze tra Sindaco e dirigenza resta in ogni caso riservata al legislatore e non può essere effettuata dal giudice caso per caso.

Questo perché i provvedimenti di limitazione della viabilità riguardano una serie di fattispecie variegata e complessa, che astrattamente potrebbero incidere sulla collettività, anche in maniera rilevante, a seconda della natura degli interessi coinvolti: ne sono un esempio i provvedimenti che limitano la circolazione di tutte, o anche solo di alcune categorie di veicoli, per accertate e motivate esigenze di prevenzione dell'inquinamento e di tutela del patrimonio artistico, ambientale e naturale.

No al casco obbligatorio

Al momento, dunque, l'obbligo di indossare il casco alla guida di monopattini elettrici, seppur vivamente consigliato per tutti, resta obbligatorio per i soli conducenti minorenni.

Ciò, in attesa che il Legislatore intervenga definitivamente sul tema, operando il consueto, necessario bilanciamento tra i vari interessi coinvolti.

[TAR FIRENZE, SENTENZA N. 215/2021 >> SCARICA IL TESTO PDF](#)

(da www.altalex.com)

Publicato il 08/02/2021

N. 00215/2021 REG.PROV.COLL.
N. 00032/2021 REG.RIC.
N. 00050/2021 REG.RIC.



R E P U B B L I C A I T A L I A N A

IN NOME DEL POPOLO ITALIANO

Il Tribunale Amministrativo Regionale per la Toscana

(Sezione Prima)

ha pronunciato la presente

SENTENZA

ex art. 60 cod. proc. amm.;

sul ricorso numero di registro generale 32 del 2021, proposto da

(omissis) S.r.l., rappresentata e difeso dagli avvocati (omissis),

(omissis) con domicilio digitale come da PEC da Registri di Giustizia;

contro

Comune di Firenze, rappresentato e difeso dagli avvocati (omissis)

(omissis) con domicilio digitale come da PEC da Registri di Giustizia e domicilio eletto presso il proprio ufficio legale in

nei confronti

(omissis) S.r.l., rappresentata e difesa dagli avvocati (omissis)

(omissis) con domicilio digitale come da PEC da Registri di Giustizia e domicilio eletto presso lo studio (omissis) in Firenze,

(omissis) S.r.l. non costituita in giudizio;

e con l'intervento di

ad opponendum:

Associazione – (omissis) – Onlus, in persona del legale rappresentante pro tempore, rappresentato e difeso dagli avvocati

(omissis) con domicilio digitale come da PEC da Registri di Giustizia;

sul ricorso numero di registro generale 50 del 2021, proposto da (omissis)

S.r.l., rappresentata e difesa dagli avvocati (omissis)

(omissis) con domicilio digitale come da PEC da Registri di Giustizia e domicilio eletto presso lo studio

contro

Comune di Firenze, rappresentato e difeso dagli avvocati | (omissis)

(omissis) con domicilio digitale come da PEC da Registri di Giustizia e domicilio eletto presso il proprio ufficio legale in | (omissis)

nei confronti

(omissis) S.r.l. non costituita in giudizio;

(omissis) rappresentata e difesa dagli avvocati (omissis)

(omissis) con domicilio digitale come da PEC da Registri di Giustizia;

e con l'intervento di

ad opponendum:

Associazione - (omissis) - Onlus, in persona del legale rappresentante pro tempore, rappresentato e difeso dagli avvocati

(omissis) (omissis) con domicilio digitale come da PEC da Registri di Giustizia;

per l'annullamento previa sospensione della efficacia:

quanto al ricorso n. 32 del 2021:

- dell'Ordinanza del Sindaco di Firenze Numero: ORD/2020/00508 del 18 dicembre 2020 avente il seguente oggetto: "Obbligo di indossare un idoneo **casco** protettivo per i conducenti dei monopattini elettrici di cui al comma 75 dell'art.1 della legge 160/2019, che circolano sulle strade comunali nel territorio del Comune di Firenze" (Doc. 1);

- di ogni altro atto presupposto, consequenziale e comunque connesso, ancorchè di estremi e contenuto sconosciuti, compresa la comunicazione della Direzione Nuove infrastrutture e Moobilità – Servizio Mobilità, Prot. n. 341103 (Doc. 2).

- con riserva di azione per il risarcimento di tutti i danni subiti e subendi dalla ricorrente in esecuzione della impugnata ordinanza..

quanto al ricorso n. 50 del 2021:

dell'ordinanza del Sindaco del Comune di Firenze, n. ord/2020/00508 in data 18.12.2020, mediante la quale è stato introdotto l'obbligo di indossare un idoneo **casco** protettivo per i conducenti dei monopattini elettrici di cui al comma 75 dell'art. 1 della legge 160/2019, che circolano sulle strade comunali nel territorio del Comune di Firenze"; nonché di tutti gli atti presupposti, conseguenti e comunque connessi, tra cui la nota di comunicazione in data 18.12.2020, prot. n. 341103..

Visti i ricorsi e i relativi allegati;

Visti gli atti di costituzione in giudizio di Comune di Firenze e di S.r.l. e di Comune di Firenze e di S.r.l.;

Visti tutti gli atti della causa;

Relatore nella camera di consiglio del giorno 27 gennaio 2021 il dott. Raffaello Gisondi e uditi per le parti i difensori come specificato nel verbale; Sentite le stesse parti ai sensi dell'art. 60 cod. proc. amm.;

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 ed 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 ed 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 sul 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;

Ordina che la presente sentenza sia eseguita dall'autorità amministrativa.

Così deciso in Firenze nella camera di consiglio del giorno 27 gennaio 2021 con l'intervento dei magistrati:

Manfredo Atzeni, Presidente

Luigi Viola, Consigliere

Raffaello Gisondi, Consigliere, Estensore

L'ESTENSORE
Raffaello Gisondi

IL PRESIDENTE
Manfredo Atzeni

IL SEGRETARIO