

Pubblicato il 09/06/2022

N. 00552/2022 REG.PROV.COLL.
N. 01014/2021 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 il Piemonte

(Sezione Prima)

ha pronunciato la presente

SENTENZA

sul ricorso numero di registro generale 1014 del 2021, integrato da motivi aggiunti, proposto da

Bit Mobility S.r.l., in persona del legale rappresentante *pro tempore*, rappresentato e difeso dagli avvocati Martina Crivellente, Stefanì Tieni, con domicilio digitale come da PEC da Registri di Giustizia;

contro

Comune di Novara, in persona del Sindaco *pro tempore*, rappresentato e difeso dagli avvocati Giovanna Perone, Lorena Rovetta, con domicilio digitale come da PEC da Registri di Giustizia;

Ministero dell'interno, in persona del Ministro *pro tempore*, rappresentato e difeso dall'Avvocatura Distrettuale Torino, domiciliataria *ex lege* in Torino, via dell'Arsenale, 21;

per l'annullamento

- dell'Ordinanza del Sindaco n. 1929 del 28 ottobre 2021, avente il seguente oggetto: “*misure restrittive all'utilizzo dei veicoli per la micro-mobilità a propulsione prevalentemente elettrica*”, nella parte in cui ha stabilito “*di estendere su tutto il*

territorio comunale di Novara, l'obbligo di indossare idoneo casco protettivo, già vigente e obbligatorio per i minori di 18 anni, a tutti gli utenti, anche di maggiore età, di monopattini a propulsione prevalentemente elettrica di cui al comma 75 dell'art. 1 della Legge 160/2019, circolanti sulle strade di tutto il territorio del Comune di Novara";

- di ogni altro atto presupposto, consequenziale e comunque connesso, ancorché di estremi e contenuto sconosciuti, compresa Deliberazione di C.C. n. 83 del 28 dicembre 2020, avente il seguente oggetto *“Mozione relativa a “monopattini-regolamentazione”*

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

- dell'Ordinanza del Dirigente del Servizio Polizia Municipale n. 2142 del 1° dicembre 2021, avente il seguente oggetto: *“ordinanza di limitazioni di velocità di accesso alla zona centro storico e obbligo di casco protettivo per i conducenti dei monopattini elettrici di cui al comma 75 dell'art. 1 della legge 160/2019 sulla rete stradale comunale all'interno del centro abitato”*, nella parte in cui ha stabilito di stabilire l'obbligo di indossare idoneo casco protettivo anche per i conducenti maggiorenni dei monopattini a propulsione prevalentemente elettrica che circolano sulle strade presenti all'interno del centro abitato del Comune di Novara;

- di ogni altro atto presupposto, consequenziale e comunque connesso, ancorché di estremi e contenuto sconosciuti, compresa Deliberazione di C.C. n. 83 del 28 dicembre 2020, avente il seguente oggetto *Mozione relativa a “monopattini regolamentazione*

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

Visti il ricorso, i motivi aggiunti e i relativi allegati;

Visti gli atti di costituzione in giudizio del Comune di Novara e del Ministero dell'interno;

Visti tutti gli atti della causa;

Relatore nell'udienza pubblica del giorno 18 maggio 2022 il dott. Angelo Roberto Cerroni e vista l'istanza di passaggio in decisione senza discussione; Ritenuto e considerato in fatto e diritto quanto segue.

FATTO

1. – L'odierna ricorrente, la Bit Mobility S.r.l., è la ditta individuata dal Comune di Novara, con determina del 1° ottobre 2020 n. 50, per lo svolgimento dell'attività di mobilità in *sharing free floating* per n. 300 monopattini elettrici per la durata di 12 mesi sul territorio del Comune di Novara.

2. – Il sindaco di Novara, con ordinanza del 28 ottobre 2021, n. 1929, recante *“misure restrittive all'utilizzo dei veicoli per la micromobilità a propulsione prevalentemente elettrica”*, nell'esercizio dei poteri riconosciutigli a titolo di ente proprietario della strada ai sensi dell'art. 6, comma 4, e 7, comma 1, D.lgs. 285/1992 (c.d. Nuovo codice della strada), ha disposto *“di estendere su tutto il territorio comunale di Novara, l'obbligo di indossare idoneo casco protettivo, già vigente e obbligatorio per i minori di 18 anni, a tutti gli utenti, anche di maggiore età, di monopattini a propulsione prevalentemente di cui al comma 75 dell'art. 1 della Legge 160/2019, circolanti sulle strade di tutto il territorio del Comune di Novara; di limitare la velocità dei mezzi di cui al comma 75 dell'art. 1 della Legge 160/2019, a 20km/h su carreggiata e su pista ciclabile, ed a 6 km/h in area ZTL. L'interdizione alla circolazione nell'area pedonale e ZTL il sabato, le domeniche ed i festivi dalle ore 14,00 alle ore 20,00”*.

3. – Avverso la predetta ordinanza è insorta l'odierna ricorrente corredando, altresì, il gravame di istanza di misure cautelari monocratiche e collegiali.

3.1. – La ricorrente lamenta, in via principale ed assorbente, la *“illegittimità per violazione e falsa applicazione articoli 6 e 7 del D.lgs n. 285/1992 e articolo 50 e 54 del T.U. n. 267/2000, in relazione all'art. 107 del d.lgs. n. 267/2000 – Incompetenza”*.

Secondo la ricostruzione prospettata, la competenza ad adottare i provvedimenti impugnati rientrerebbe nelle attribuzioni del dirigente e non anche in quelle del sindaco atteso che, a seguito della modifica dell'art. 107,

comma 2, D.lgs. 267/2000, *“spettano ai dirigenti tutti i compiti, compresa l'adozione degli atti e provvedimenti amministrativi che impegnano l'amministrazione verso l'esterno, non ricompresi espressamente dalla legge o dallo statuto tra le funzioni di indirizzo e controllo politico-amministrativo degli organi di governo dell'ente o non rientranti tra le funzioni del segretario o del direttore generale, di cui rispettivamente agli articoli 97 e 108”*. Soggiunge, altresì, la ricorrente che, anche laddove non venisse ravvisata l'incompetenza dell'organo emanante, l'ordinanza sindacale sarebbe comunque priva dei presupposti di necessità ed urgenza in essa richiamati ai sensi degli artt. 50, comma 3, e 54, TUEL, in considerazione della continuità e stabilità degli effetti della prescrizione concernente l'obbligo di indossare il casco protettivo, e della sussistenza di una specifica disciplina di legge che ha regolamentato l'uso dei monopattini alla stregua della quale non sarebbe possibile ravvisare il presupposto della residualità.

3.2. – Con la seconda doglianza la ricorrente lamenta la *“illegittimità per violazione e/o falsa applicazione art. 1, comma 75 quater e comma 75 septies della legge n. 160 del 27 dicembre 2019; Violazione art. 117, comma 2, lett. h della Costituzione e art.1 del D.lgs. n. 285 del 30 aprile 1992; violazione e/o falsa applicazione articoli 6 e 7 del d.lgs n. 285/1992; Sviamento; Incompetenza”*.

Nello specifico, l'ordinanza sindacale imponendo a tutti gli utenti di monopattini elettrici, anche maggiorenni, l'obbligo del casco protettivo, rientrerebbe nell'ambito delle prescrizioni attinenti alla sicurezza stradale rimesse alla competenza esclusiva dello Stato ai sensi dell'art. 117, comma 2, lett. h) Cost. nella materia *“ordine e sicurezza pubblica, ad esclusione della polizia amministrativa locale”*.

Ne conseguirebbe l'illegittima individuazione del fondamento giuridico della richiamata prescrizione negli artt. 6 e 7 D.lgs. 285/1992, considerata, peraltro, la specifica disciplina dettata dal D.lgs. 160/2019 in base alla quale l'obbligatorietà del casco è prevista solo per gli utenti minorenni.

3.3. – In via subordinata, parte ricorrente denuncia, altresì, *“illegittimità per violazione e falsa applicazione articoli 6 e 7 del D.lgs. n. 285/1992. Eccesso di potere per*

difetto di presupposti e di istruttoria; difetto ed erroneità di motivazione, violazione principi di proporzionalità e imparzialità dell'azione amministrativa, sviamento, travisamento dei fatti, contraddittorietà, irragionevolezza e illogicità”.

Segnatamente, viene rilevato come l'imposizione di estendere ai maggiorenni l'obbligo del casco protettivo non si fonderebbe su un'adeguata istruttoria scientifica volta a dimostrare le peculiarità del territorio del comune di Novara, e non sarebbe corredata da una adeguata motivazione in violazione di quanto previsto per l'imposizione di obblighi, divieti e limitazioni di cui all'art. 6, comma 4, lett. b) D.lgs. 285/1992.

3.4. – Da ultimo, la ricorrente lamenta l'“*eccesso di potere per sviamento e contraddittorietà, irragionevolezza, travisamento dei fatti, disparità di trattamento e ingiustizia manifesta, sviamento, anche con riferimento all'art. 1, comma 75, legge n. 160/2019 come modificata dall'art. 33 bis del d.l. n. 162/2019. Violazione art. 117, comma 2, lett. h della Costituzione e art. 1 del D.lgs. n. 285 del 30 aprile 1992, anche con riferimento all'art. 41 Cost. e 97 Costituzione”.*

L'ordinanza impugnata sarebbe, altresì, illegittima stante il mancato coordinamento con la procedura espletata dallo stesso Comune di Novara all'esito della quale l'odierna ricorrente è stata autorizzata a svolgere il servizio di noleggio di monopattini. Nel suddetto procedimento la ricorrente non sarebbe stata informata dei possibili obblighi da imporre ai clienti concernenti le modalità di svolgimento del servizio al fine di valutare l'opportunità dell'investimento.

3.5. – *In limine*, la ricorrente rileva la possibilità di proporre separata azione risarcitoria a ristoro del danno che presumibilmente il nuovo obbligo del casco imposto agli utenti potrebbe causare in termini di calo della domanda da parte della clientela.

4. – Con ordinanza del 29 novembre 2021, n. 2129, il Sindaco del Comune di Novara ha annullato in autotutela l'ordinanza del 28 ottobre 2021, n. 1929 “*al fine di evitare una pronuncia giurisdizionale di annullamento dell'ordinanza sindacale di che trattasi per essere la medesima emanata in difformità dalla norma che prescrive la*

competenza, senza che possa essere valutata la legittimità e l'opportunità della scelta adottata nel merito dall'Amministrazione esponente".

5. – Con decreto del 29 novembre 2021, n. 490, il Presidente di questo TAR, a seguito del predetto annullamento, ha dichiarato improcedibile la domanda di adozione di misure cautelari in ordine all'ordinanza del Sindaco n. 1929 del 28 ottobre 2021 e, contestualmente, ha fissato per la trattazione collegiale la camera di consiglio del 15 dicembre 2021.

6. – Si è ritualmente costituito in giudizio l'Ufficio territoriale del Governo di Novara in data 30 novembre 2021.

7 – In data 1° dicembre 2021 il Dirigente del Servizio di Polizia Municipale ha emesso l'ordinanza n. 2142 avente contenuto nella sostanza identico all'ordinanza sindacale, già annullata. Quest'ultima trova fondamento, analogamente alla precedente, negli artt. 6, comma 4, e 7, comma 1, D.lgs. 285/1992, e dispone parimenti *“di ridurre a 6 km/h nella ZTL del Centro Storico la velocità dei monopattini a propulsione prevalentemente elettrica; 2) di stabilire l'obbligo di indossare idoneo casco protettivo anche per i conducenti maggiorenni dei monopattini a propulsione prevalentemente elettrica che circolano sulle strade presenti all'interno del centro abitato del Comune di Novara; 3) di stabilire l'obbligo della conduzione a mano dei monopattini nell'area pedonale e ZTL del Centro Storico il sabato, le domeniche ed i festivi dalle ore 14.00 alle ore 20.00”*.

7.1 – Le richiamate prescrizioni si basano su un impianto motivazionale arricchito da considerazioni concernenti *“le numerose ed incontestabili evidenze scientifiche e tecniche che dimostrano la riduzione della lesività e della letalità determinata dall'utilizzo del casco protettivo”, la “conformazione della rete viaria della città e la presenza di pavimentazioni stradali lapidee nel centro storico”, nonché “l'elevata presenza di pedoni nella ZTL del Centro Storico, specie il sabato pomeriggio e durante i festivi”*.

8. – Con successivo atto di motivi aggiunti, depositato in data 3 dicembre 2021, la ricorrente Bit Mobility ha impugnato la predetta ordinanza dirigenziale nella parte in cui ha disposto *“di stabilire l'obbligo di indossare idoneo casco protettivo anche per i conducenti maggiorenni dei monopattini a propulsione*

prevalentemente elettrica che circolano sulle strade presenti all'interno del centro abitato del Comune di Novara'.

9. – La società ricorrente ripropone i medesimi nuclei censori dedotti con la prima impugnativa, salvo la doglianza concernente l'incompetenza sindacale ad adottare siffatti provvedimenti, da ritenersi ormai superata alla luce dell'organo proponente il nuovo provvedimento.

Questi i motivi dedotti.

1)“*Illegittimità per violazione e/o falsa applicazione art. 1, comma 75-nonies e comma 75-ter della legge n. 160 del 27 dicembre 2019, come modificata dal d.l. 121/2021, convertito con modificazioni dalla l. 9 novembre 2021, n. 156 (in G.U. 09/11/2021, n. 267; Violazione art. 117, comma 2, lett. h della costituzione e art. 1 del d.lgs. n. 285 del 30 aprile 1992; Violazione e/o falsa applicazione articoli 6 e 7 del d.lgs. n. 285/1992; Sviamento; Incompetenza*”.

2)“*Illegittimità per violazione e falsa applicazione articoli 6 e 7 del d.lgs. N. 285/1992. Eccesso di potere per difetto di presupposti e di istruttoria difetto ed erroneità di motivazione violazione principi di Proporzionalità e imparzialità dell'azione amministrativa. Sviamento, tra vis amento dei fatti, contraddittorietà, irragionevolezza e illogicità*”.

3)“*Eccesso di potere per sviamento e contraddittorietà, irragionevolezza, travisamento dei fatti, disparità di trattamento e ingiustizia manifesta, sviamento anche con riferimento all'art. 1, comma 75-quinquies della legge n. 160 del 27 dicembre 2019, come modificata dal d.l. 121/2021, convertito con modificazioni dalla l. 9 novembre 2021, n. 156 (in G.U. 09/11/2021, n. 267); Violazione art. 117, comma 2, lett. h della costituzione e art. 1 del d.lgs. n. 285 del 30 aprile 1992, anche con riferimento all'art. 41 Cost. e 97 Costituzione*”.

10. – Con decreto monocratico del 4 dicembre 2021, n. 210, il Presidente di questo Tar, in considerazione del fatto che i contenuti dell'ordinanza dirigenziale erano riproduttivi dell'ordinanza annullata in autotutela del sindaco di Novara del 28 ottobre 2021, n. 1929, e che i motivi di impugnazione erano sostanzialmente riproposti senza pregiudizio del diritto

di difesa e del contraddittorio delle controparti, ha accolto l'istanza di abbreviazione dei termini e per l'effetto ha disposto la riduzione a metà dei termini fissando per la discussione dell'istanza cautelare la camera di consiglio del 15 dicembre 2021.

11. – Si è ritualmente costituito in giudizio il Comune di Novara depositando in data 11 dicembre 2021 una articolata memoria difensiva in cui contesta nel merito le censure *ex adverso* dedotte, ribadendo che l'intervento del Comune sarebbe giustificato dalla necessità di garantire la sicurezza urbana in ragione delle caratteristiche peculiari della viabilità comunale. L'atto impugnato sarebbe stato adottato nell'esercizio delle funzioni amministrative espressamente attribuite ai Comuni dall'art. 118 Cost..

12. – Con ordinanza del 20 dicembre 2021, n. 627, questo TAR ha accolto l'istanza cautelare e, per l'effetto ha sospeso l'ordinanza impugnata nella parte in cui prescrive *“di stabilire l'obbligo di indossare idoneo casco protettivo anche per i conducenti maggiorenni dei monopattini a propulsione prevalentemente elettrica che circolano sulle strade presenti all'interno del centro abitato del Comune di Novara”*.

13. – Avvenuto lo scambio di memorie difensive *ex art. 73 c.p.a.* all'udienza pubblica del 18 maggio 2022 la causa è stata trattenuta per la decisione.

DIRITTO

1. – Va preliminarmente dichiarata l'improcedibilità per sopravvenuto difetto di interesse del ricorso introduttivo alla luce dell'intervenuto annullamento in autotutela dell'ordinanza n. 1929 del 28 ottobre 2021 da parte del Sindaco di Novara. Ne consegue l'estromissione del Ministero dell'interno dal prosieguo del giudizio.

Deve, invece, essere scrutinato nel merito il segmento della controversia svolto con l'atto di motivi aggiunti avente ad oggetto la legittimità dell'ordinanza n. 2142 adottata dal dirigente della Polizia Municipale del Comune di Novara nella parte in cui ha imposto l'obbligo di indossare idoneo casco protettivo anche per i conducenti maggiorenni dei monopattini a

propulsione prevalentemente elettrica che circolano sulle strade presenti all'interno del centro abitato del Comune di Novara.

2. – La ricorrente con la prima doglianza del ricorso per motivi aggiunti deduce, in via principale ed assorbente, l'incompetenza dell'Amministrazione comunale ad adottare provvedimenti aventi ad oggetto prescrizioni ascrivibili all'ambito operativo della sicurezza stradale in quanto rimesse alla competenza esclusiva dello Stato ai sensi dell'art. 117, comma 2, lett. h) Cost..

3. – Ebbene, la gravata ordinanza dirigenziale, come chiarito nella superiore narrativa in fatto, pone a fondamento normativo delle prescrizioni ivi contenute gli artt. 6, comma 4, e 7, comma 1, D.lgs. 285/1992 recanti la regolamentazione della circolazione fuori e dentro i centri abitati.

3.1. – Nello specifico, l'art. 6, comma 4, D.lgs. 285/1992 enuclea specifiche ipotesi in cui l'ente proprietario della strada può disporre limitazioni alla circolazione e alla sosta fuori i centri abitati. Segnatamente, la richiamata disposizione prevede alla lett. b) la possibilità *“stabilire obblighi, divieti e limitazioni di carattere temporaneo o permanente per ciascuna strada o tratto di essa, o per determinate categorie di utenti, in relazione alle esigenze della circolazione o alle caratteristiche strutturali delle strade (con particolare riguardo a quelle che attraversano siti inseriti nella lista del patrimonio mondiale dell'Organizzazione delle Nazioni Unite per l'educazione, la scienza e la cultura (UNESCO))”*.

3.2. – Analogamente, l'art. 7, comma 1, D.lgs. 285/1992, da un lato, estende ai centri abitati le prescrizioni dettate dal citato art. 6, commi 1, 2 e 4, dall'altro, elenca ulteriori prescrizioni limitative della circolazione e della sosta specifiche per i centri abitati.

3.3. – Si tratta, invero, di limitazioni, disposte anche in via permanente, strettamente connesse alle esigenze del territorio comunale e, segnatamente, aventi natura tipicamente gestoria ed esecutiva, tramite le quali viene disciplinata la circolazione sulla viabilità comunale, le modalità di accesso alla stessa ed i relativi orari, l'eventuale divieto per talune categorie di veicoli, i

controlli e le sanzioni (*cf.* Cons. Stato, sez. V, 13/07/2017, n. 3460; Cons. Stato, sez. V, 13/11/2015, n. 5191).

4. – Orbene, l'impugnata ordinanza laddove dispone l'obbligo del casco anche per l'utenza maggiorenne prescrive l'utilizzo di un ausilio di protezione al fine di garantire l'impiego in sicurezza del veicolo ed in tali termini siffatta prescrizione ricade *de plano* nella materia della sicurezza stradale.

La stessa Amministrazione resistente, infatti, a presupposto giustificativo dell'ordinanza impugnata richiama espressamente le *“esigenze di tutela della sicurezza della circolazione stradale e dell'incolumità pubblica”*.

5. – Siffatta limitazione non appare, pertanto, poter essere ricompresa nel novero dei poteri riconosciuti all'ente proprietario della strada sanciti agli artt. 6 e 7 D.lgs. 285/1992 (*cf.* TAR Toscana, 19/04/2022, n. 524).

Infatti, come chiarito da consolidata giurisprudenza costituzionale, nell'assetto delle competenze legislative derivante dalla riforma del titolo V della parte seconda della Costituzione, la disciplina della sicurezza stradale è attribuita alla competenza esclusiva statale *ex art. 117, comma 2, lett. h) Cost.* nella materia *“ordine pubblico e sicurezza, ad esclusione della polizia amministrativa locale”* in linea con il disposto di cui all'art. 1 del codice della strada alla stregua del quale *“la sicurezza e la tutela della salute delle persone nonché la tutela dell'ambiente, nella circolazione stradale, rientrano tra le finalità primarie di ordine sociale ed economico perseguite dallo Stato”*.

5.1. – Nello specifico, la Consulta ha ritenuto che *“in ragione della capillare diffusione dei veicoli a motore, il fenomeno della mobilità di massa connota incisivamente sul piano economico, sociale e culturale l'attuale stadio di sviluppo della società; e comporta che la circolazione stradale esprima oggi una delle più rilevanti modalità di esercizio della libertà di movimento da un punto all'altro del territorio nazionale. [...] In relazione ai vari profili sotto i quali essa può venire in esame, considerazioni di carattere sistematico inducono a ritenere che la circolazione stradale sia riconducibile, sotto diversi aspetti, a competenze statali esclusive, ai sensi del citato art. 117, secondo comma. In primo luogo, l'esigenza connessa alla strutturale pericolosità dei veicoli a motore, di assicurare*

l'incolumità personale dei soggetti coinvolti nella loro circolazione (conducenti, trasportati, pedoni) certamente pone problemi di sicurezza, e così rimanda alla lettera b) del secondo comma dell'art. 117, che attribuisce alla competenza statale esclusiva la materia «ordine pubblico e sicurezza, ad esclusione della polizia amministrativa locale». Del tutto correttamente, quindi, l'art. 1 del decreto legislativo n. 285 del 1992, recante il nuovo codice della strada, nell'individuare i «principi generali» della disciplina, esplicitamente dichiara che «la sicurezza delle persone, nella circolazione stradale, rientra tra le finalità primarie di ordine sociale ed economico perseguite dallo Stato» (Corte Cost. nn. 428/2004, 223/2010, 77/2013, 5/2019, 129/2021).

5.2. – La *ratio* sottesa a siffatta scelta di sistema è da individuare nella primaria necessità di garantire una disciplina uniforme su tutto il territorio nazionale, espressione di una valutazione ed un bilanciamento degli interessi coinvolti - primi fra tutti la sicurezza delle persone nella circolazione stradale - che vada oltre le specificità del caso concreto.

6. – In tale ottica, non appaiono dotate di carattere straordinario, rispetto alle condizioni ordinarie presupposte dal Legislatore, le prospettazioni dell'Amministrazione in merito alle peculiari caratteristiche che connoterebbero la conformazione della rete viaria del Comune di Novara, le pavimentazioni stradali lapidee, nonché l'alta presenza di pedoni nel centro storico, caratteristiche, invero, connotanti la maggior parte dei centri cittadini presenti nel territorio nazionale.

7. – Analogamente non può essere favorevolmente apprezzata la ricostruzione prospettata dalla difesa comunale concernente la riconduzione dei poteri esercitati dall'Amministrazione comunale nel novero delle “funzioni amministrative” di cui all'art. 118 Cost..

Invero, è lo stesso art. 118 Cost. che esclude la competenza comunale nelle ipotesi in cui, come nel caso della materia della sicurezza stradale, sia necessario garantire l'esercizio unitario delle funzioni amministrative, a tali fini espressamente attribuite, nel caso di specie, alla competenza esclusiva statale.

8. – Diversamente opinando, ossia rimettendo ai singoli enti locali la specifica disciplina *in subiecta materia*, o più ridotti interventi integrativi della stessa, si determinerebbe una situazione di intollerabile frammentazione del panorama normativo con ricadute pregiudizievoli sugli irrinunciabili connotati di certezza e conoscibilità del regime giuridico applicabile – vieppiù considerando che i destinatari del servizio posso essere anche soggetti estranei alla comunità locale, come avviene di consueto per i turisti che fanno ricorso ai mezzi di micromobilità per spostarsi nei centri storici – nonché un’ingiustificata differenziazione delle discipline su base territoriale, a discapito di una tutela efficace ed uniforme dei consociati nella circolazione stradale.

Ne consegue che, nel caso di specie, il Comune con l’impugnata ordinanza nella parte in cui sancisce l’obbligo del casco per l’utenza maggiorenne ha travalicato i poteri attribuiti all’ente proprietario della strada dalla disciplina dettata dal codice della strada.

10. – Siffatto argomentare trova ulteriore linfa nell’esegesi della più recente novella legislativa che ha inciso sul regime della circolazione su monopattino elettrico già oggetto di specifica legiferazione con la legge n. 160/2019: il decreto-legge 10 settembre 2021 n. 121, modificato in sede di conversione dalla legge n. 156/2021, ha, infatti, introdotto i commi 75-75-*vicies ter* all’art. 1 della legge n. 160/2019 dettando specifiche disposizioni volte a disciplinare tutti gli aspetti della circolazione su monopattini a propulsione elettrica, equiparati per quanto non previsto dalle richiamate norme ai velocipedi.

Segnatamente, in materia di ausili di protezione al comma 75-*novies* viene previsto che esclusivamente “*i conducenti di età inferiore a diciotto anni hanno l’obbligo di indossare un idoneo casco protettivo conforme alle norme tecniche armonizzate UNI EN 1078 o UNI EN 1080*”. Pertanto, diversamente da quanto dettato per la bicicletta - alla quale, come detto, il monopattino è equiparato e per la quale non vige un siffatto obbligo - il Legislatore, alla luce delle risultanze acquisite dal periodo di sperimentazione, dal quale è emerso una maggiore

pericolosità del monopattino – correlata al rapporto tra la geometria strutturale del veicolo e la velocità che il mezzo consente di raggiungere e, pertanto, alla maggiore esposizione al rischio in caso di urto con ostacolo fisso o altro pedone, perdita di equilibrio ovvero impatto con altro veicolo circolante (si veda circolare esplicativa del Servizio della Polizia Stradale del 9 marzo 2020) – ha ritenuto sufficiente imporre l’obbligo del casco solo all’utenza di età inferiore ai diciotto anni.

11. – Il D.L. 121/2021, c.d. decreto infrastrutture, ha previsto altresì misure più stringenti in materia di sicurezza nella circolazione con monopattino elettrico, nonché un sistema di sanzioni in caso di violazione delle stesse, con l’obiettivo di aumentarne la sicurezza e favorirne il corretto uso senza scoraggiare il ricorso a questa forma di mobilità diventata sempre più diffusa soprattutto nei grandi centri urbani. Segnatamente, è stata disposta la riduzione del limite di velocità da 25 a 20Km/h, il divieto di circolare sui marciapiedi, salvo la conduzione a mano, e il divieto di parcheggiare sui marciapiedi al di fuori delle aree individuate dai Comuni. Per evitare la sosta selvaggia, i noleggiatori di monopattini elettrici devono prevedere l’obbligo di acquisire la foto al termine di ogni noleggio per verificarne la posizione sulla strada. Inoltre, dal primo luglio 2022 i nuovi monopattini dovranno essere provvisti di segnalatore acustico e di un regolatore di velocità, quelli già in circolazione prima di questo termine dovranno, invece, adeguarsi entro il primo gennaio 2024; viene, altresì, prevista la confisca del mezzo per chi circola con un monopattino manomesso.

11.1 – A riprova di quanto sin qui considerato, occorre rilevare come la novella richiamata circoscrive, altresì, le specifiche competenze rimesse all’Amministrazione Comunale. Segnatamente, l’art. 75-ter stabilisce che *“fermo restando quanto previsto dai commi da 75 a 75-vicies bis, i servizi di noleggio dei monopattini a propulsione prevalentemente elettrica, anche in modalità free-floating, possono essere attivati esclusivamente con apposita deliberazione della Giunta comunale, nella quale devono essere previsti, oltre al numero delle licenze attivabili e al numero massimo dei*

dispositivi in circolazione: a) l'obbligo di copertura assicurativa per lo svolgimento del servizio stesso; b) le modalità di sosta consentite per i dispositivi interessati; c) le eventuali limitazioni alla circolazione in determinate aree della città". Argomentando a contrario, si può inferire che la competenza deliberativa della Giunta comunale non può travalicare i precisi profili enucleati dal legislatore statale, né tantomeno impingere nella disciplina di fonte legislativa statale tra cui spicca il soprarichiamato comma 75-*novies* in tema di obbligo di casco protettivo per i soli minorenni.

12. – *Ad abundantiam*, si evidenzia che, sulla scorta del formante normativa testé richiamato, solo laddove la gravata ordinanza dispone “*di ridurre a 6 km/h nella ZTL del Centro Storico la velocità dei monopattini a propulsione prevalentemente elettrica; di stabilire l'obbligo della conduzione a mano dei monopattini nell'area pedonale e ZTL del Centro Storico il sabato, le domeniche ed i festivi dalle ore 14.00 alle ore 20.00*” l'Amministrazione ha correttamente esercitato i poteri ad essa riconosciuti in qualità di ente proprietario della strada ai sensi degli artt. 6, comma 4, e 7, comma 1, D.lgs. 285/1992, in linea con quanto disposto dal predetto art. 1, comma 75-*ter* lett. c) legge 160/2019.

13. – Alla luce, pertanto, della completezza della disciplina soprarichiamata e della pacifica riconduzione della materia della sicurezza stradale nella competenza esclusiva statale ai sensi dell'art. 117, comma 2, lett. h) Cost., il primo motivo di ricorso, dotato di carattere marcatamente assorbente, è conferente e suscettibile di positivo scrutinio.

14. – Il ricorso per motivi aggiunti deve, quindi, trovare complessivamente accoglimento nei termini dianzi delineati e, conseguentemente, la gravata ordinanza va annullata nella parte in cui dispone “*di stabilire l'obbligo di indossare idoneo casco protettivo anche per i conducenti maggiorenni dei monopattini a propulsione prevalentemente elettrica che circolano sulle strade presenti all'interno del centro abitato del Comune di Novara*”.

15. – Le spese seguono la soccombenza e si liquidano come da dispositivo.

P.Q.M.

Il Tribunale Amministrativo Regionale per il Piemonte (Sezione Prima), definitivamente pronunciando sul ricorso, come in epigrafe proposto, dispone quanto segue:

- 1) dichiara improcedibile il ricorso introduttivo per sopravvenuta carenza di interesse con correlativa estromissione dal giudizio del Ministero dell'interno;
- 2) accoglie l'atto di motivi aggiunti e, per l'effetto, annulla l'ordinanza impugnata *in parte qua*;
- 3) condanna il Comune resistente alla rifusione in favore della società ricorrente delle spese di lite, che si liquidano in euro 1.500,00 (millecinquecento/00) oltre accessori di legge.

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

Così deciso in Torino nella camera di consiglio del giorno 18 maggio 2022 con l'intervento dei magistrati:

Raffaele Prospero, Presidente

Flavia Riso, Consigliere

Angelo Roberto Cerroni, Referendario, Estensore

L'ESTENSORE
Angelo Roberto Cerroni

IL PRESIDENTE
Raffaele Prospero

IL SEGRETARIO