

Corte di Cassazione, Sez. III civile, Ordinanza del 04/02/2026, n. 2363

(*omissis*)

SVOLGIMENTO DEL PROCESSO

1. A.A. ricorre, sulla base di tre motivi, per la cassazione della sentenza n. 328/24, del 15 marzo 2024, del Tribunale di Rimini, che respingendone il gravame avverso la sentenza n. 331/21, del 7 maggio 2021, del Giudice di pace della stessa città ha rigettato la domanda risarcitoria dallo stesso proposta nei confronti di B.B. volta al ristoro dei danni subiti all'esito del sinistro stradale occorsogli il 2 maggio 2015, in Riccione.

2. Riferisce, in punto di fatto, l'odierno ricorrente di essere rimasto vittima dell'incidente verificatosi nelle circostanze di tempo e luogo sopra meglio indicate, allorché nell'impegnare una rotatoria per proseguire lungo la strada statale n. 16, che stava percorrendo con il proprio motociclo collideva con la bicicletta di proprietà e condotta da B.B. Il medesimo, infatti, in sella al proprio velocipede, s'immetteva nel flusso della circolazione attraversando repentinamente la sede stradale in corrispondenza di un attraversamento pedonale (giacché nel tratto di strada teatro del sinistro le due corsie di marcia sono divise da un'isola spartitraffico rialzata e non carrabile, interrotta dal predetto attraversamento pedonale), omettendo di concedere – secondo quanto si legge in ricorso – la dovuta precedenza.

Radicato il giudizio nei confronti di B.B. per ottenere il risarcimento sia dei danni materiali che di quelli conseguenti alle lesioni personali subite, la causa veniva istruita anche attraverso l'assunzione di prova testimoniale, oltre che con

Lo svolgimento di duplice consulenza tecnica d'ufficio, dapprima sulla cinematica del sinistro e poi di natura medico legale.

L'esito del primo grado consisteva nel rigetto della domanda, ascrivendosi alla condotta di guida dello stesso attore l'intera responsabilità del sinistro, decisione integralmente confermata in appello, attesa la reiezione del gravame dal medesimo proposto.

In particolare, il giudice di seconde cure riteneva che l'odierno ricorrente non avesse "adeguato la propria velocità e la propria condotta di guida in centro cittadino e in corrispondenza dell'attraversamento pedonale, la cui presenza doveva indurlo a particolare prudenza, al fine di dare la precedenza a quanti si accingessero ad attraversare la strada, avendola già occupata". Segnatamente, si è addebitato a A.A. di non essere "stato in grado di arrestare la marcia di fronte a un ostacolo" e di aver "omesso di dare la precedenza al B.B. che aveva già quasi completato l'attraversamento", ritenendosi che tale condotta sia stata tale "da assorbire integralmente l'eziologia dell'evento lesivo, assurgendo ad antecedente causale esclusivo del sinistro".

3. Avverso la sentenza del Tribunale riminese ha proposto ricorso per cassazione A.A. sulla base – come già detto – di tre motivi.

3.1. Il primo motivo denuncia – ex art. 360, comma 1, n. 3), cod. proc. civ. – "errata interpretazione e quindi falsa applicazione di norme di diritto", e ciò in relazione all'art. 154, commi 1 e 3, cod. strada, all'art. 377, commi 2 e 7, reg. esec. cod. strada, nonché "erronea rappresentazione del fatto e delle prove testimoniali e documentali acquisite al processo".

Assume il ricorrente che l'esito del giudizio d'appello, ovvero la conferma dell'esclusiva responsabilità di esso A.A. nella causazione del sinistro, risulta "fondata su un errata

rappresentazione dei fatti e delle prove testimoniali e documentali acquisite nel processo”, essendo state, in particolare, stravolte le risultanze della CTU sulla cinematica del sinistro.

In particolare, il Tribunale di Rimini non avrebbe tenuto in conto che B.B. al momento dell’impatto, “si trovava ancora nella prima corsia e precisamente a metà” della stessa, ritenendo, per contro, erroneamente, che il medesimo “avesse già quasi completato l’attraversamento”, su tali basi attribuendo la causazione dell’evento lesivo “esclusivamente all’attore, la cui condotta di guida è stata elevata, inspiegabilmente, a condicio sine qua non del sinistro per cui è processato”. Per contro, inspiegabilmente, il giudice d’appello avrebbe mancato di considerare che B.B. “si immetteva nel flusso della circolazione e viaggiava in sella alla propria bicicletta”, peraltro “impegnando l’intersezione senza soluzione di continuità con la fase antecedente”, giacché, “provenendo dalla direzione di marcia opposta del A.A. una volta arrivato all’attraversamento pedonale, “effettuava direttamente l’attraversamento, omettendo di arrestare la marcia”.

La sentenza ha mancato di dare rilievo a tale circostanza, avendo affermato che la, pur riscontrata, “violazione dell’obbligo di scendere dalla bicicletta è stata del tutto irrilevante nella causazione dell’evento, atteso che esso non è stato determinato, neppure in via concorrente, da una incapacità del conducente di mantenere il controllo del velocipede, ovvero di arrestarsi (rischio che semmai la norma cautelare violata mirava ad evitare), bensì, in via esclusiva, dal fatto che il A.A. non si è avveduto dell’ostacolo che gli si parava di fronte, che fosse un pedone o un velocipede”.

Per contro, sottolinea il ricorrente, non si comprenderebbe “l’assunto del giudicante”, là dove, nel valutare il contegno del

ciclista B.B. afferma che aveva quasi terminato l’attraversamento”.

Inoltre, la sentenza impugnata non ha tenuto conto che, ai sensi del comma 1 dell’art. 154 cod. strada, i “conducenti che intendono eseguire una manovra per immettersi nel flusso della circolazione” sono, tra l’altro, tenuti, ad “assicurarsi di poter effettuare la manovra senza creare pericolo o intralcio agli altri utenti della strada, tenendo conto della posizione, distanza, direzione di essi”, altresì dovendo – a norma del comma 3, lett. c), del medesimo articolo nelle manovre di retromarcia e di immissione nel flusso della circolazione, dare la precedenza ai veicoli in marcia normale”.

Sarebbe, dunque, “palese” – secondo il ricorrente – “che se il B.B. avesse concesso la precedenza al motociclo, così come imposto dal cod. strada, il sinistro non si sarebbe verificato”, e ciò viepiù considerato che, in base all’art. 377, comma 2, reg. esec. cod. strada, “nel caso di attraversamento di carreggiate a traffico particolarmente intenso e, in generale, dove le circostanze lo richiedano, i ciclisti sono tenuti ad attraversare tenendo il veicolo a mano”, per parte propria il comma 7 del medesimo articolo stabilendo che ove “le piste ciclabili si interrompano, immettendosi nelle carreggiate a traffico veloce o attraversino le carreggiate stesse, i ciclisti sono tenuti ad effettuare le manovre con la massima cautela evitando improvvisi cambiamenti di direzione”.

D’altra parte, la sentenza impugnata, oltre a trascurare tali aspetti avrebbe ignorato quanto affermato nella CTU, secondo cui “se entrambi i conducenti avessero contemporaneamente rispettato il codice, e in particolare se il ciclista avesse attraversato la via Adriatica a piedi con la bicicletta in mano, il sinistro non si sarebbe verificato”.

3.2. Il secondo motivo denuncia – ex art. 360, comma 1, n. 3), cod. proc. civ. – “errata interpretazione e quindi falsa applicazione di norme di diritto”, e ciò in relazione all’art. 154, commi 1 e 3, cod. strada, all’art. 377, commi 2 e 7, reg. esec. cod. strada, e ciò quanto alla “esclusione del concorso colposo” di B.B. .

Si censura la sentenza impugnata perché, a dire del ricorrente, “individua nell’evento finale la causa dell’evento stesso, noncurante della reale causazione, ovvero la imprudente ed illecita manovra di guida del convenuto”.

In particolare, si ribadisce che B.B. “ha omesso di arrestare la marcia e dalla pista ciclabile, percorso parte del marciapiedi, è uscito e si è immesso nel flusso della circolazione, attraversando la carreggiata, senza soluzione di continuità”.

Si evidenzia, inoltre, che il medesimo venne sanzionato, nell’immediatezza del fatto, per violazione dell’art. 154, commi 1 e 8, cod. strada, perché, “rimanendo in sella al proprio mezzo senza arrestare la propria marcia effettuava manovra di immissione nel flusso della circolazione, iniziando l’attraversamento trasversale della Via Adriatica da monte verso mare, procedendo sull’attraversamento pedonale, creando intralcio al veicolo A”, ovvero quello dell’odierno ricorrente. Parimenti, anche l’espletata CTU, ha sottolineato che, “in ogni caso”, il ciclista “doveva dare la precedenza ai veicoli già circolanti sulla strada e se voleva acquisire la precedenza, non doveva attraversare il passaggio pedonale in sella al velocipede, ma camminando”.

3.3. Il terzo motivo denuncia – ex art. 360, comma 1, n. 3), cod. proc. civ. – “errata interpretazione e quindi falsa applicazione di norme di diritto”, segnatamente in materia di circolazione dei veicoli, ovvero l’art. 154, commi 1, lett. a), e 3 cod. strada,

nonché dei velocipedi, e in particolare quelle di cui all’art. 182, comma 4, cod. strada e 377, commi 2 e 7, del regolamento di esecuzione e di attuazione cod. strada, in ragione della “equiparazione arbitraria ed errata del velocipede al pedone”.

Sottolinea il ricorrente che, ai sensi dell’art. 182, comma 4, cod. strada, “i ciclisti devono condurre il veicolo a mano quando, per le condizioni della circolazione, siano di intralcio o di pericolo per i pedoni”, l’art. 377, comma 2, reg. esec. cod. strada, per parte propria, prevedendo – nell’ipotesi in cui “i ciclisti fossero già nel flusso della circolazione” – che “nel caso di attraversamento di carreggiate a traffico particolarmente intenso e, in generale, dove le circostanze lo richiedano”, essi “siano tenuti ad attraversare tenendo il veicolo a mano”. Inoltre, il comma 7 del medesimo art. 377 “impone particolare prudenza al ciclista ogni qualvolta viene posto in essere un attraversamento della sede stradale, ed anche qualora si trovi già nel flusso della circolazione”.

Si addebita, dunque, al Tribunale di Rimini di aver “errato nell’interpretazione delle norme ritenute regolatrici del caso concreto, incorrendo nel vizio di falsa applicazione di legge, consistita nel sussumere la fattispecie al suo esame sotto norme non pertinenti e, quindi, inidonee a regolarla”. Nel caso in specie, infatti, l’errore logico in cui sarebbe incorso il giudice d’appello è consistito “nel traslare il comportamento ordinario del conducente del velocipede alla diversa situazione in cui egli si trovi ad occupare spazi della strada destinati ai pedoni, quali appunto le strisce pedonali, nel quale è obbligato l’attraversamento portando il velocipede a mano”.

Il giudice d’appello si sarebbe “contraddetto nella propria sentenza, quando da una parte ammetteva che: “è ben vero che il B.B. ha tenuto una condotta colposa, attraversando le strisce pedonali in sella alla propria bicicletta, invece che a piedi, ma

difetta totalmente la prova che tale violazione abbia avuto una specifica incidenza causale sulla causazione del sinistro”.

Sottolinea, infatti, il ricorrente che se B.B. “avesse concesso la precedenza il sinistro non si sarebbe comunque verificato”; inoltre, se egli “fosse sceso dal proprio veicolo” e avesse “condotto il velocipede a mano, avrebbe impiegato oltre 4 secondi in più per giungere al punto di collisione”.

4. Ha resistito all'avversaria impugnazione, con controricorso, B.B. , in persona dell'amministratore di sostegno Mario Gamberini, chiedendo che la stessa sia dichiarata inammissibile o, comunque, rigettata.

5. La trattazione del ricorso è stata fissata ai sensi dell'art. 380-bis.1 cod. proc. civ.

6. Il controricorrente ha presentato memoria.

7. Il Collegio si è riservato il deposito nei successivi sessanta giorni.

MOTIVI DELLA DECISIONE

8. Il ricorso va accolto, sebbene nei limiti di seguito precisati.

8.1. Il primo motivo è inammissibile.

8.1.1. Il ricorrente – come detto – lamenta che l'esito del giudizio d'appello, ovvero la conferma della sua esclusiva responsabilità nella causazione del sinistro, sia stata “fondata su un errata rappresentazione dei fatti e delle prove testimoniali e

Oscuramento disposto Numero registro generale 15086/2024

documentali acquisite nel processo”, in particolare stravolgendo le risultanze della CTU sulla cinematica del sinistro.

Si tratta, all'evidenza, di censura non prospettabile nella presente sede di legittimità, perché – sebbene proposta anche alla stregua di “errata interpretazione e quindi falsa applicazione di norme di diritto”, e ciò in relazione all'art. 154, commi 1 e 3, cod. strada, all'art. 377, commi 2 e 7, reg. esec. cod. strada -mira a mettere in discussione l'accertamento di fatto, demandato al giudice di merito.

Una simile dogliananza, difatti, si pone fuori del “perimetro” del vizio di violazione di legge, se è vero che esso “consiste nella deduzione di un'erronea cognizione, da parte del provvedimento impugnato, della fattispecie astratta recata da una norma di legge e implica necessariamente un problema interpretativo della stessa; l'allegazione di un'erronea cognizione della fattispecie concreta a mezzo delle risultanze di causa è, invece, esterna all'esatta interpretazione della norma e inerisce alla tipica valutazione del giudice di merito, sottratta al sindacato di legittimità” (“ex multis”, Cass. Sez. 1, ord. 13 ottobre 2017, n. 24155, Rv. 645538-03; Cass. Sez. 1, ord. 14 gennaio 2019, n. f

Co 640, Rv. 652398-01; Cass. Sez. 1, ord. 5 febbraio 2019, n. 3340, 1

Rv. 652549-02). Difatti, il cd. vizio di sussunzione “postula che I

l'accertamento in fatto operato dal giudice di merito sia |

considerato fermo ed indiscusso, sicché è estranea alla denuncia –

del vizio di sussunzione ogni critica che investa la ricostruzione
del fatto materiale, esclusivamente riservata al potere del giudice
di merito" (Cass. Sez. 3, ord. 13 marzo 2018, n. 6035, Rv. Lire

648414-01 in senso analogo, più di recente, Cass. Sez. 3, ord. 16

luglio 2024, n. 19651, Rv. 671812-01). Ne consegue, quindi, che a

il "discrimine tra l'ipotesi di violazione di legge in senso proprio a causa dell'erronea cognizione della fattispecie astratta normativa e l'ipotesi della erronea applicazione della legge in

ragione della carente o contraddittoria ricostruzione della fattispecie concreta è segnato, in modo evidente, dal fatto che solo quest'ultima censura, e non anche la prima, è mediata dalla contestata valutazione delle risultanze di causa" (così, in motivazione, Cass. Sez., Un., sent. 26 febbraio 2021, n. 5442).

8.2. Il secondo motivo, invece, è fondato.

8.2.1. In questo caso, la censura di "errata applicazione" dell'art. 154, commi 1 e 3, cod. strada e dell'art. 377, commi 2 e 7, reg. esec. cod. strada che investe la ritenuta "esclusione del concorso colposo" di B.B. è prospettata sul presupposto che la sentenza impugnata individui "nell'evento finale la causa dell'evento stesso, noncurante della reale causazione, ovvero la imprudente ed illecita manovra di guida del convenuto", alla quale non è stato riconosciuto rilievo in ragione della "equiparazione arbitraria ed errata del velocipede al pedone".

Invero, la sentenza impugnata, pur riconoscendo a carico di B.B. "la violazione dell'obbligo di scendere dalla bicicletta" (con affermazione da ritenersi corretta, alla luce della giurisprudenza di questa Corte, la quale come si dirà meglio più avanti – impone ai ciclisti di compiere l'attraversamento delle strisce pedonali conducendo il velocipede "a mani"), reputa che la stessa sia stata, nella specie, "del tutto irrilevante nella causazione dell'evento", cioè a dire nello scontro tra i due mezzi. Conclusione alla quale il giudice d'appello è pervenuto, tuttavia, non perché abbia escluso – con certezza – che il ciclista, qualora avesse condotto il suo mezzo a mano, non "sarebbe giunto al punto della collisione proprio nel momento in cui transitava il A.A. ma, piuttosto, ritenendo che nella condotta di B.B. fosse mancata "totalmente la causalità della colpa non

essendo "l'avanzamento sulla carreggiata" del velocipede "il rischio che la norma cautelare violata dal B.B. mirava ad evitare". E ciò in quanto è stata ritenuta assorbente ai fini del superamento della presunzione di eguale responsabilità dei due conducenti, ex art. 2054, comma 2, con. civ. la condotta colposa dell'odierno ricorrente. Si legge, infatti, in sentenza che il medesimo "non ha adeguato la propria velocità e condotta di guida in centro cittadino e in corrispondenza dell'attraversamento pedonale, la cui presenza doveva indurlo a particolare prudenza, al fine di dare la precedenza a quanti si accingessero ad attraversare la strada, avendola già occupata", vale a dire, nella specie, il predetto B.B.

L'affermazione della esclusiva responsabilità dell'odierno ricorrente è, dunque, basata dal giudice d'appello sul presupposto della sussistenza di un diritto di precedenza del conducente il velocipede, e ciò per il sol fatto che egli attraversasse le strisce pedonali, equiparando, così, la sua posizione – sotto questo profilo a quella di un pedone.

Ma è proprio tale equiparazione che il presente motivo di ricorso contesta, assumendo la “errata applicazione” dell’art. 154, commi 1 e 3, cod. strada e dell’art. 377, commi 2 e 7, reg. esec. cod. strada, con censura che – come detto – coglie nel segno.

8.2.2. Reputa, infatti, questo collegio che – pur in assenza di un’espressa (o meglio, univoca) previsione normativa – alcune considerazioni “sistematiche”, oltre a taluni precedenti di questa Corte, conducano a ritenere che, in caso di attraversamento di strisce pedonali, sussista a carico dei ciclisti l’obbligo di condurre il veicolo “a mano”.

Al riguardo, deve muoversi dalla constatazione che il codice della strada individua alcune “aree” destinate all’esclusiva

fruizione dei pedoni, in ragione dell’estrema vulnerabilità degli stessi nella circolazione stradale.

Esso, difatti, all’art. 3 (rubricato “Definizioni stradali e di traffico”), e segnatamente al comma 1, n. 33), individua, innanzitutto, nel “marciapiede” quella la parte della strada che, in via esclusiva, è destinata all’uso da parte dei pedoni, chiarendo che tale parte può essere rialzata, oppure delimitata e protetta in altro modo. Il successivo n. 36) definisce, invece, come “passaggio pedonale” quella “parte della strada separata dalla carreggiata, mediante una striscia bianca continua o una apposita protezione parallela ad essa e destinata al transito dei pedoni”, espletante “la funzione di un marciapiede stradale, in mancanza di esso”; il medesimo art. 3, comma 1, n. 2), qualifica, invece, come “area pedonale” quella dove vi è l’interdizione al passaggio dei veicoli, con la sola eccezione dei velocipedi. Infine, l’art. 3, comma 1, n. 3), individua come “attraversamento pedonale” quella “parte della carreggiata, opportunamente segnalata ed organizzata, sulla quale i pedoni in transito dall’uno all’altro lato della strada” – ed essi soltanto – godono della precedenza rispetto ai veicoli”.

Da queste prime definizioni, dunque, emerge che il codice della strada individua parti della sede stradale destinati, in via esclusiva, al transito dei pedoni: marciapiede, passaggio pedonale e attraversamento pedonale. Già su tali basi, quindi, deve escludersi che i velocipedi (che sono, a tutti gli effetti, dei “veicoli”, secondo quanto previsto dall’art. 47, comma 1, lett. c, del codice della strada), possano transitare, se non portati a mano, sulle strisce pedonali.

Né, in senso contrario, può richiamarsi l’art. 182, comma 4, cod. strada, secondo cui, come detto, i ciclisti “devono condurre il veicolo a mano” – con la conseguenza di essere “assimilati ai pedoni” (anche quanto al diritto di precedenza) – “quando, per le

condizioni della circolazione, siano di intralcio o di pericolo per i pedoni”.

Tale norma, per vero, non può essere intesa nel senso di facoltizzare in senso assoluto i ciclisti a transitare, in sella al proprio veicolo, lungo gli attraversamenti pedonali (salvo l’obbligo di condurre il mezzo a mano, in caso “di intralcio o pericolo per i pedoni”), dal momento che l’art. 3 del codice della strada individua tale parte della sede stradale – al pari del marciapiede e del passaggio pedonale – come zona di transito esclusivo dei pedoni. Sicché, in definitiva, l’art. 182, comma 4, cod. strada può trovare applicazione, nella parte in cui consente il transito “in sella” al velocipede, solo con riferimento a quelle zone ove risulta ammessa una circolazione “promiscua”, pure contemplata dall’art. 3 cod. strada.

Ne costituisce riprova, del resto, il parere del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti del 24 gennaio 2013, prot. n. 513, e segnatamente quanto affermato al punto b), relativo al “Comportamento dei ciclisti sugli attraversamenti pedonali”.

Esso, infatti, stabilisce che – nel caso di attraversamento pedonale “situato allo sbocco di un percorso promiscuo pedonale e ciclabile” – i ciclisti, “sulle intersezioni semaforizzate”, ma in assenza delle lanterne specifiche per i velocipedi, “devono osservare il comportamento dei pedoni”, ex art. 41, comma 15, cod. strada, e dunque conformarsi a quanto, per costoro, prescrive il comma 5 del medesimo art. 41 (che disciplina la loro condotta a seconda che la luce del semaforo sia rossa, gialla o verde). Sempre nel medesimo caso, ovvero, di attraversamento pedonale “situato allo sbocco di un percorso promiscuo pedonale e ciclabile”, anche in assenza di semaforo, “i ciclisti possono attraversare in sella alla bicicletta, con le ovvie limitazioni di cui all’art. 182, comma 4, cod. strada”.

Risulta, dunque, confermato, che la possibilità di percorrere gli attraversamenti pedonali, in sella alla bicicletta, è circoscritta ai casi in cui essi siano situati allo sbocco di percorsi promiscui.

Al di fuori di tale ipotesi si tratta, invece, di comportamento non consentito.

8.2.3. Siffatto ordine di idee, a ben vedere, risulta recepito anche da questa Corte, in due arresti del 2024, il primo dei quali intervenuto in sede civile, il secondo in sede penale.

Con la prima pronuncia, questa Corte ha confermato la legittimità della sanzione comminata, a carico di una ciclista, per non aver circolato sulla parte destra della carreggiata in prossimità del margine destro a bordo del suo velocipede, utilizzando, invece, illegittimamente l’attraversamento pedonale. In particolare, passando in rassegna il disposto – oltre che dell’art. 143, comma 2, cod. strada – anche dell’art. 182, comma 4, del medesimo codice e dell’art. 377, comma 2, del suo regolamento di esecuzione, si è osservato che “le norme menzionate devono essere interpretate nel senso che consentono al ciclista di occupare spazi altrimenti dedicati ai soli pedoni – comportamenti consentiti solo in situazioni di affollamento pedonale ovvero di traffico veicolare intenso – purché il velocipede sia condotto a mano, e non in sella, risultando, in ogni caso, obbligatorio che quando è condotto in sella” il velocipede “debba essere tenuto sempre il più vicino possibile al margine destro della carreggiata” (così, in motivazione, Cass. Sez. 2, ord. 5 febbraio 2024, n. 3242, Rv. 669998-01).

Analogamente, la pronuncia intervenuta in sede penale, nel vagliare se potesse ritenersi consentita – a norma dell’art. 182, comma 4, cod. strada – la condotta di un ciclista che, “per proseguire sulla pista ciclabile”, aveva inteso “percorrere un attraversamento pedonale”, ha concluso nel senso che i giudici di merito avessero “correttamente ritenuto che, per compiere una manovra rispettosa della segnaletica stradale, il ciclista avrebbe dovuto apprestarsi a percorrere l’attraversamento pedonale comportandosi alla stregua di un pedone”, ovvero conducendo il mezzo amano (così, in motivazione, Cass. Sez. 5 Pen., sent. dep. 8 ottobre 2024, n. 37113).

Tali considerazioni, dunque, conducono all’accoglimento del secondo motivo di ricorso.

8.3. Il terzo motivo resta assorbito dall’accoglimento del secondo.

9. In conclusione, va accolto il secondo motivo di ricorso e la sentenza impugnata va cassata in relazione, con rinvio al Tribunale di Rimini, in persona di diverso magistrato, per la decisione sul merito e sulle spese di lite, ivi comprese quelle del presente giudizio di legittimità, in applicazione del seguente principio di diritto:

“ai sensi degli artt. 182, comma 4, cod. strada e dell’art. 377, comma 2, del suo regolamento di esecuzione, il ciclista che impegna un attraversamento pedonale è tenuto a condurre a mano, e non in sella, il velocipede, a meno che detto attraversamento non sia situato allo sbocco di un percorso promiscuo

pedonale e ciclabile, dovendo, comunque, anche in questo caso, condurre il veicolo a mano allorchè, per le condizioni della circolazione, la sua andatura risulti di intralcio o di pericolo per i pedoni”.

9. Infine, per la natura della causa petendi, va di ufficio disposta l’omissione, in caso di diffusione del presente provvedimento, delle generalità e degli altri dati identificativi del ricorrente, ai sensi dell’art. 52 del D.Lgs. 30 giugno 2003, n. 196.

P.Q.M.

La Corte accoglie il secondo motivo di ricorso, rigettandolo per il resto, e cassa in relazione la sentenza impugnata, con rinvio al Tribunale di Rimini, in persona di diverso magistrato, per la decisione sul merito e per la liquidazione delle spese di lite, ivi comprese quelle del presente giudizio di legittimità.

Dispone che, ai sensi dell’art. 52 del D.Lgs. 30 giugno 2003, n. 196, in caso di diffusione del presente provvedimento siano omessi generalità ed altri dati identificativi del ricorrente.