

di Manuela Bellelli e Paola Villani • Un commento alla Circolare INAIL 7/11/2011 prot.60002.07/11/2011.0008476

La Circolare INAIL sugli infortuni in itinere relativa all'utilizzo della bicicletta negli spostamenti casa-lavoro si basa su una errata definizione connessa alla necessità di ricorrere ai velocipedi soltanto qualora sia evidente l'assenza di mezzi di trasporto alternativi ("assenza o insufficienza dei mezzi pubblici di trasporto e per la non percorribilità a piedi del tragitto"). Se considerata alla lettera, questa stessa definizione impedirebbe il risarcimento per qualsiasi tipo di incidente in itinere su mezzo privato poiché l'insufficienza dei mezzi pubblici è del tutto soggettiva. Per quanto riguarda la non percorribilità a piedi del tragitto, si presume che questa possa essere applicata soltanto a remote località alpine. Ma cosa stabilisce esattamente l'art. 12 del D.Lgs. 38/2000 che ha introdotto la copertura assicurativa per gli incidenti *in itinere*? Tratta genericamente la questione poiché il testo riporta "L'assicurazione opera anche nel caso di utilizzo del mezzo di trasporto privato, purché necessitato." Ratio vorrebbe che, in un Paese sempre sull'orlo dell'emergenza ambientale per i problemi di inquinamento atmosferico (vedi il blocco della circolazione a Milano nei giorni 9 e 10 dicembre 2011), il mezzo di trasporto privato (autoveicoli e motoveicoli) non dovrebbe mai essere indispensabile mentre il costante utilizzo di un mezzo di trasporto come la bicicletta dovrebbe essere sostenuto e agevolato anche attraverso una diversa interpretazione delle Norme.

D.Lgs. 38/2000

Il D.Lgs. 38/2000 sul quale si basa la Circolare INAIL specifica altre Norme contenute nel Decreto Presidente della Repubblica 30 giugno 1965, n. 1124 ed in particolare gli articoli 2 e 210 che evidenziano come l'assicurazione si applichi a specifiche tipologie di infortuni che si verificano per lavoro: gli infortuni che determinino un decesso o una permanente inabilità al lavoro, sia essa assoluta o parziale, oppure quelli dai quali derivi inabilità temporanea assoluta e che comportino l'astensione dal lavoro per più di tre giorni (laddove si consideri come inabilità temporanea assoluta la conseguenza di un infortunio che, per un determinato periodo di tempo, impedisca totalmente di attendere al lavoro). In queste Norme non si fa alcuna menzione sulla dinamica dell'incidente né sulla tipologia del mezzo di trasporto.

Ma, statistiche relative all'incidentalità alla mano e analizzando i valori assoluti, sarebbe più logico «proibire» per Decreto la possibilità di recarsi al lavoro in auto o in moto: sono infatti circa 90.000 all'anno gli infortuni in itinere risarciti dall'INAIL (93.037 infortuni nel 2009 e 88.629 nel 2010: i decessi rappresentano lo 0,29% del totale infortuni *in itinere*).

La circolare INAIL discrimina i ciclisti

La circolare INAIL discrimina i ciclisti e prevede indennizzo soltanto per coloro che si infortunino lungo una pista ciclabile o un percorso protetto. Ma in un Paese ove la Legge 366/1998 (pubblicata sulla GU n.248 del 23-10-1998) è disattesa da anni, negare questo indennizzo è una forma di oltraggio al comune sentire. L'art. 10 della Legge 366/98 prevedeva infatti :
Art. 10.

1. Dopo il comma 4 dell'articolo 13 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, come modificato dall'articolo 9 del decreto legislativo 10 settembre 1993, n. 360, è inserito il seguente: "4-bis. Le strade di nuova costruzione classificate ai sensi delle lettere C, D, E ed F del comma 2 dell'articolo 2 devono avere, per l'intero sviluppo, una pista ciclabile adiacente purché realizzata in conformità ai programmi pluriennali degli enti locali, salvo comprovati problemi di sicurezza".

2. Dopo il comma 2 dell'articolo 14 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, come modificato dall'articolo 10 del decreto legislativo 10 settembre 1993, n. 360, è inserito il seguente: "2-bis. Gli enti proprietari delle strade provvedono altresì, in caso di manutenzione straordinaria della sede stradale, a realizzare percorsi ciclabili adiacenti purché realizzati in conformità ai programmi pluriennali degli enti locali, salvo comprovati problemi di sicurezza".

3. Il primo periodo del comma 4 dell'articolo 208 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, è sostituito dal seguente: "I proventi spettanti agli altri enti indicati nel comma 1 sono devoluti alle finalità di cui al comma 2, nonché al miglioramento della circolazione sulle strade, al potenziamento e al miglioramento della segnaletica stradale e alla redazione dei piani di cui all'articolo 36, alla fornitura di mezzi tecnici necessari per i servizi di polizia stradale di loro competenza e, in misura non inferiore al 20 per cento dei proventi stessi, alla realizzazione di interventi a favore della mobilità ciclistica".

La circolare INAIL non disincentiva ad utilizzare l'automobile per recarsi sul luogo di lavoro anche se questo fosse localizzato nelle vicinanze di casa ma sostiene, in periodo di piena emergenza ambientale, l'uso dei veicoli a motore. Infatti - stante l'esiguità dei percorsi ciclabili esistenti - è piuttosto difficile che un lavoratore sia soggetto ad infortunio in bicicletta proprio su una pista ciclabile o altro percorso protetto: l'infortunato ciclista, che non sia soggetto ad incidente stradale lungo uno di questi (rari) tratti, non sarà risarcito dall'INAIL. Ed i lavoratori, letta la circolare, si orienteranno l'utilizzo dell'auto poiché proprio in virtù di questo principio pare scontato considerare come l'INAIL suggerisca implicitamente come sia preferibile che ogni addetto si rechi al lavoro utilizzando un qualsiasi veicolo a motore qualora non sia presente il mezzo pubblico, piuttosto che ricorrere alle due ruote a pedali.

Non va dimenticato che, specie nelle piccole e medie città, sovente non vi sono servizi pubblici in ogni zona (terziario o industriale), servizio non erogato nelle ore di punta e nemmeno in tutti gli orari di lavoro dei turnisti, siano essi all'alba o notturni. Casi di totale assenza di servizio pubblico quindi. Ma non si evince perché qualora non vi siano mezzi pubblici e nemmeno piste ciclabili, il lavoratore, anche nelle serate primaverili ed estive, dovrebbe essere a bordo di un veicolo a motore per essere risarcito. E, osservando i dati statistici, si evidenzia come i lavoratori addetti ai settori industriale e terziario infortunatisi in itinere rappresentino il 91% del totale.

Questa Circolare dell'INAIL appare come una discriminazione tra chi subisca un infortunio *in itinere* in sella ad una bicicletta, e chi, invece, anche per pochi chilometri, ricorra all'utilizzo dell'automobile. Ma non dovrebbero sussistere discriminazioni; anzi, andrebbe fortemente incoraggiato l'uso di mezzi a basso impatto, incentivando la mobilità sostenibile, e dovrebbero essere realizzati tratti di piste ciclabili, come indicato in Normativa, con il duplice risultato di

riduzione dell'inquinamento e di miglioramento della qualità della vita (minore stress indotto da un minor numero di veicoli in circolazione).

Le sole motivazioni che potrebbero essere considerate dall'INAIL qualora non si intenda risarcire un infortunato dovrebbero essere soltanto quelle previste dal Codice della Strada: circolazione in bicicletta senza il rispetto della Normativa esistente, quindi nei soli casi in cui l'infortunio sia imputabile a specifica negligenza in fase di circolazione. Certamente non dovrebbero essere considerate come motivazioni quelle connesse al fatto che il lavoratore utilizzi il velocipede anziché un veicolo a motore in assenza di mezzi pubblici adeguati alle esigenze di spostamento.

Manuela Bellelli

Assistente scelto Unione Terre d'Argine (MO)

Paola Villani

Politecnico di Milano, DIAR Infrastrutture Viarie