

Infortunio in itinere e uso del mezzo privato: i limiti all'indennizzabilità

di [Roberto Pasquini](#)

Pubblicato il 16 Novembre 2010

L'utilizzo del mezzo privato da parte del dipendente comporta dei limiti all'indennizzo dell'infortunio avvenuto durante uno spostamento di lavoro.

Infortunio in itinere e uso del mezzo privato

La Corte di Cassazione con la recente sentenza n. 17752 del 29 luglio 2010 contribuisce a consolidare l'orientamento in altre occasioni formulato dallo stesso Supremo Collegio in materia di **indennizzabilità dell'infortunio in itinere nel caso di utilizzo del mezzo di trasporto privato**, ribadendo che la **copertura assicurativa da parte dell'INAIL è condizionata all'esistenza della "necessità" di far uso del mezzo privato in luogo di quello pubblico.**



Secondo la Sezione Lavoro i criteri normativi che delimitano l'operatività della garanzia assicurativa oggi dettati dall'art. 12 del D. Lgs. 23 febbraio 2000, n. 38, prevedendo che

"l'assicurazione opera anche nel caso di utilizzo del mezzo di trasporto privato, purchè necessitato",

richiedono, in sostanza, che tale uso sia

"funzionalizzato, in relazione alle circostanze di tempo e di luogo in cui avviene, ad un corretto e puntuale adempimento dei compiti lavorativi" (cfr. anche Cass. 25/7/2001, n.10162).

L'indennizzabilità dell'infortunio in itinere, ritiene ancora la Corte, postula la necessità dell'uso del veicolo privato, adoperato dal lavoratore, per il collegamento tra abitazione e luogo di lavoro, considerati i suoi orari di lavoro e quelli dei pubblici servizi di trasporto.

Non potendosi prescindere da tali valutazioni, la Corte ha così rigettato il ricorso proposto da un lavoratore che, infortunatosi a seguito di un incidente avvenuto col proprio motociclo, si era visto negare l'indennizzo per infortunio dall'INAIL e dai giudici dei precedenti gradi di giudizio, ai quali aveva chiesto la riforma delle determinazioni negative dell'Istituto previdenziale.

Il Collegio, nel dare manforte al diniego opposto dall'INAIL all'interessato, afferma oggi che, laddove il servizio pubblico di trasporto sia soddisfacente (avuto specifico riguardo al percorso fra luogo di lavoro e abitazione del lavoratore), non possono farsi rientrare, nel rischio coperto dalle garanzie previste dalla normativa sugli infortuni sul lavoro, situazioni che non soddisfano il carattere di necessità enunciato da detta normativa.

Ciò in quanto si tratta di situazioni che sono in realtà maggiormente dettate da esigenze personali del lavoratore, volte, ad esempio, a conciliare (in un'ottica di bilanciamento di interessi) le esigenze del lavoro con quelle familiari.

Dette situazioni, poiché rispondono per lo più ad aspettative per accreditare condotte di vita quotidiana improntate a maggiore comodità o a minori disagi, seppure in tal senso siano da considerare del tutto legittime, non possono tuttavia assumere uno spessore sociale tale da giustificare un intervento a carattere solidaristico a carico della collettività (Cass. 27/7/2006 n. 17167).

In quest'ottica, qualora il mancato risparmio di tempo – derivante da una soluzione diversa da quella dell'uso del proprio motociclo – non è di entità tale da incidere in maniera rilevante sulle comuni esigenze di vita del lavoratore, non si configura una "necessità" di detto uso che giustifichi e legittimi la tutela assicurativa offerta dall'ordinamento.

E' la Cassazione stessa che in altre occasioni (cfr. Cass. 6/10/2004 n. 19940; Cass. 23/4/2004 n. 7717) aveva già sottolineato che il mezzo di trasporto pubblico rappresenta lo strumento normale per la mobilità delle persone e comporta il grado minimo di esposizione al rischio della strada.

In questi ristretti termini si devono muovere le personali valutazioni del lavoratore, in merito alla modalità di raggiungimento del luogo di lavoro o di farvi rientro, ben consapevole che la propria autonomia

selettiva in tale ambito può portarlo ad affrontare rischi che esulano completamente dallo svolgimento dell'attività lavorativa, perciò rientranti nel rischio elettivo e, come tali, rischi dei quali non può farsi carico la collettività.

Ora, per meglio comprendere le ragioni che hanno spinto la Corte di Cassazione a pervenire al disposto qui allo studio, occorre fare alcune riflessioni in ordine al percorso ermeneutico intrapreso nell'ultimo decennio dalla giurisprudenza di legittimità (molta della quale è stata sopra menzionata). E' chiaro che dette riflessioni non possono esulare, aggiuntivamente, dalla formulazione legislativa contenuta nell'art. 12 del D. Lgs. n. 38/2000 e, segnatamente, dal significato che a detta riforma è stato attribuito.

Infortunio in itinere e uso del mezzo proprio da parte del lavoratore

Venendo al nocciolo del problema, la *vexata questio* si è risolta nel tempo nella non facile individuazione del criterio in base al quale l'uso del mezzo privato costituisca o meno rischio elettivo.

Ovvero, se si dovesse dare maggiore rilevanza al criterio discriminante c.d. dell'"imposizione" (secondo il quale l'uso del mezzo privato è ammesso solo se imposto ex necessitate da circostanze oggettive di modo, tempo e luogo) ovvero a quello della "ragionevolezza" (secondo il quale, per contro, anche ragioni più soggettive giustificerebbero il suddetto uso, ragioni rispondenti ad esigenze connesse ai valori della realizzazione della personalità dell'individuo).

Su tale questione risulta fondamentale (e prova ne è il ripetuto ricorrere delle odierne sentenze al richiamo virgolettato alle conclusioni ivi formulate) la sentenza della stessa Corte di Cassazione – Sez. Lavoro n. 10750 del 3/8/2001.

Secondo detta sentenza, posto che:

1. il criterio della ragionevolezza risulta più efficace per distinguere nettamente ipotesi di scelte arbitrarie del lavoratore (che in quanto configurabili nel rischio elettivo interrompono qualsiasi collegamento tra lavoro ed evento) da scelte ragionevoli e normali del lavoratore che opti per il mezzo privato (in tal caso, la normalità deve passare al vaglio dei valori tutelati dalla carta costituzionale: art. 3-ragionevolezza, art.16-libertà di scegliere la propria residenza, art. 31-esigenze familiari, art. 35-tutela del lavoro in ogni sua forma, art. 38-protezione del lavoratore in caso di infortunio);

2. il legislatore nel dettare la specifica disciplina dell'infortunio in itinere con l'art. 12 del D. Lgs. n. 38/2000 non si è discostato da detti postulati, già individuati dalla giurisprudenza del settore.

Posto, infine, che il dettato di cui all'art. 12, in qualità di norma elastica, ha necessità di essere integrato ed aggiornato per via giudiziaria, per meglio adattarsi al mutevole contesto socio-economico.

Ebbene, passando per queste premesse, la Corte della sentenza n. 10750 arriva alle seguenti conclusioni, ancora attuali e citate, come visto: i parametri selettivi per ricercare i criteri individuativi della "normalità" che delimita l'ambito di copertura assicurativa oltre il quale insorge il rischio elettivo, sono due:

1. i valori guida dell'ordinamento, normalmente individuabili nella Costituzione;
2. gli standards comportamentali che in un certo contesto socio-economico, ed in relazione a particolari esigenze o costumi correnti, si radicano in esso. Solo quelli che superino, per così dire, l'esame di conformità ai valori guida di cui al precedente punto 1), possono avere funzione di integrazione di norme elastiche e, quindi, assurgere a parametro selettivo.

E' dalla duplice e contestuale ponderazione delle esigenze rispondenti, da un lato, alle tendenze presenti nella società civile e, dall'altro, a valori di utilità sociale protetti dall'ordinamento giuridico, che deve scaturire il riconoscimento della legittimità dell'uso del veicolo privato da parte del lavoratore.

“La legittimità del mezzo in questione va individuata in relazione ad un criterio di normalità-razionalità che tenga conto degli standards comportamentali esistenti nella società civile rispondenti a valori-guida dell'ordinamento quali un più intenso legame con la comunità familiare ed un rapporto con l'attività lavorativa, e con quanto vi è connesso, diretto ad una maggiore efficienza delle prestazioni lavorative non in contrasto con una riduzione del conflitto fra la stessa ed il tempo libero”.

16 novembre 2010

Paolo Amari