Tragitto in bici casa-lavoro assicurato. Una battaglia vinta

Tragitto in bici casa-lavoro assicurato. Una battaglia vinta

Fatte salve sorprese dell’ultimo momento in Aula durante la votazione per l’approvazione definitiva, il tema dell’infortunio in itinere è giunto al traguardo.

Nel cd. Collegato ambientale (disegno di legge n. 1676 collegato alla manovra finanziaria del 2014), approvato anche al Senato dopo il positivo passaggio alla Camera dei deputati, è contemplata l’introduzione della copertura assicurativa anche nei tragitti casa-lavoro.

Questa è una battaglia storica di FIAB, risalente al 2007, che merita di essere ricordata per sommi capi.

Tragitto in bici casa-lavoro assicurato. Una battaglia vintaFatte salve sorprese dell’ultimo momento in Aula durante la votazione per l’approvazione definitiva, il tema dell’infortunio in itinere è giunto al traguardo.

Nel cd. Collegato ambientale (disegno di legge n. 1676 collegato alla manovra finanziaria del 2014), approvato anche al Senato dopo il positivo passaggio alla Camera dei deputati, è contemplata l’introduzione della copertura assicurativa anche nei tragitti casa-lavoro.

Questa è una battaglia storica di FIAB, risalente al 2007, che merita di essere ricordata per sommi capi.

La normativa vigente sugli infortuni sul lavoro (Decreto Legislativo 23 febbraio 2000, n. 38) prevede espressamente all’art. 12 la tutela dell’“infortunio in itinere”. L’INAIL tutela il lavoratore assicurato, nel tragitto casa-lavoro, solo nei casi in cui lo spostamento avviene a piedi o con i mezzi pubblici. Per chi si reca al lavoro in macchina, in moto o in bici, invece, la tutela vale solo se l’utilizzo del mezzo privato è indispensabile e si può provare che non si sarebbe potuto andare al lavoro in altro modo.

Dunque, la bici, lungi dall’essere considerata con favore anche per i positivi impatti sulla salute, il traffico, l’inquinamento delle città, in quanto mezzo privato è a tutti gli effetti equiparata all’auto. Così, chi subisce un infortunio nel tragitto casa-lavoro, per essere risarcito dall’Inail, deve dimostrare che l’utilizzo della bici era effettivamente “necessario”. Con il risultato di penalizzare proprio quella che, per altro verso, si propone come mobilità virtuosa.

Sulla base di queste premesse, FIAB si era fatta promotrice nel 2007 di una proposta di legge lanciando in seguito una petizione per chiedere al Parlamento che, con una modifica legislativa, l’uso della bicicletta venisse «comunque coperto dall’assicurazione, anche nel caso di percorsi brevi o di possibile utilizzo del mezzo pubblico». Le oltre 10.000 firme raccolte, fra cui anche alcune adesioni istituzionali, vennero state consegnate ai parlamentari “amici della bici”, nel febbraio 2010.

Parallelamente, il Servizio legale della FIAB, nel settembre 2010, inviava una richiesta alla Direzione generale dell’INAIL per chiedere un intervento sulla mobilità in bici casa-lavoro.

Tale richiesta andava anche a supporto della precedente petizione, ma, partendo da alcune esperienze di bike sharing realizzate in Italia, sottolineava altresì come sia stata talora evidenziata la valenza strategica del servizio di bici condivise in un’ottica di servizio pubblico. In una tale cornice, si deve ritenere che quantomeno l’utente del bike sharing, in caso di infortunio in itinere, sia equiparato all’utente del servizio di pubblico trasporto.

Nel giugno 2011 ricevevamo una risposta dalla Direzione Centrale prestazioni dell’INAIL che, seppure rinviando a un successivo parere del Ministero, pareva aprire per la prima volta un possibile spiraglio.

Tuttavia, il parere del Ministero del lavoro e delle politiche sociali, pervenuto successivamente, confermava l’interpretazione tradizionale affermando che l’indennizzo «si fonda sul principio generale del rischio

elettivo, in base al quale: l’infortunio non deve derivare da un comportamento volontario, volto a soddisfare esigenze personali che non hanno alcuna connessione con lo svolgimento dell’attività lavorativa».

Il Ministero ricordava che la «giurisprudenza recente si è espressa sul criterio della “necessità” del mezzo privato» ritenendo che questa vada giustificata «secondo un “criterio di ragionevolezza”, intendendo con ciò far riferimento non solo alle esigenze dell’attività lavorativa, ma anche alle esigenze di vita del lavoratore (umane, familiari ed economico-sociali) tutelate dall’ordinamento».

Dunque, il Ministero del lavoro, concordando con l’Inail (nota 3663 del 21.06.2011), affermava che «l’eventuale mancanza del requisito della necessità, equivale ad una libera e volontaria scelta di utilizzo della bici e quindi di esposizione ad un rischio maggiore rispetto a quello derivante dall’utilizzo di un mezzo pubblico» (rischio maggiore rappresentato dal fatto di porsi in circolazione lungo una strada aperta al traffico di veicoli a motore) che, secondo questa impostazione, interrompe la risarcibilità del danno.

E, per quanto concerne la nostra richiesta relativamente alla tutela in itinere per gli utenti dei servizi di bici in condivisione, il Ministero dichiarava che «il servizio di bike sharing non può essere considerato un servizio di trasporto pubblico» giacché, in base alla norma di riferimento, «non rileva la proprietà del mezzo di trasporto utilizzato, che può essere del lavoratore o di un terzo, ma rileva il controllo che il lavoratore può esercitare sulla conduzione dello stesso, e sulle condizioni di rischio legate alle scelte di guida del mezzo».

In conclusione, secondo il Ministero del lavoro, «le misure proposte sono da ritenersi inconciliabili con l’assetto assicurativo previsto dalla legislazione in materia». Zero carbonella.

Ma anche in questo caso non ci siamo persi d’animo, osservando come questa interpretazione, per un eccesso di formalismo, non tenesse nella dovuta considerazione le esigenze della mobilità sostenibile, già contenute anche nella normativa vigente comunitaria, nazionale e regionale (sinteticamente riferibili alla prevenzione del rischio, al miglioramento del traffico e della sicurezza stradale, alla promozione della salute e di una mobilità attiva) e che non solo costituiscono comportamenti virtuosi per i positivi effetti indotti, ma verosimilmente costituiscono anche il titolo giustificativo di una eventuale disparità di trattamento tra mezzi privati (auto vs. bicicletta), tale da configurare un legittimo caso di trattamento diverso di situazioni differenti.

Per questo motivo, la FIAB decideva di intraprendere azioni sia nei confronti del Ministero per contestare il parere da ultimo citato, sia nei confronti dei parlamentari amici della bici, per chiedere che venga finalmente adottata la proposta di legge sul tema dell’infortunio in itinere già avanzata dalla nostra Federazione.

Nel 2012 veniva avviata una campagna nazionale con un sito dedicato (http://www.bici-initinere.info/) che ha raccolto numerosi sostegni istituzionali (Regioni, Province, Comuni) oltre a testimonial d’eccezione, Dario Fo, Marco Paolini, Claudio Bisio solo per citarne alcuni.

Questo lungo e difficile percorso è la dimostrazione che le idee unite alla tenacia delle persone, in questo caso i nostri soci, possono trovare la loro strada ed avere il giusto riconoscimento: la pazienza e la costanza sono fattori determinanti e a noi in FIAB non fanno difetto né l’uno né l’altro.

Eugenio Galli Responsabile Servizio legale

molta documentazione sulla campagna nelle pagine d'archivio del "vecchio" sito: http://www.fiab-onlus.it/infortuni/

iniziative ed eventi più recenti nella sezione in itinere