

## CAPITOLO I

### 1. L'infortunio in itinere

SOMMARIO: *1.1. Evoluzione storica dell'istituto. - 1.2. Riconoscimento normativo . - 1.3.*

*L'interpretazione del D.Lgs 38/2000: il criterio della ragionevolezza.*

Il riconoscimento normativo dell'infortunio in itinere, in Italia è stato molto lento. Infatti s'è ottenuto solamente all'inizio del secolo corrente, con il D.Lgs. 38/2000. Nel primo capitolo si definirà l'evoluzione storica che ha portato questo istituto ad ottenere un riconoscimento legale, ponendo una particolare attenzione all'interpretazione offerta dai giudici nell'affrontare l'istituto.

#### *1.1 Evoluzione storica dell'istituto*

La fattispecie dell'infortunio in itinere ossia la categoria infortunistica riguardante quegli eventi dannosi verificatesi “nel normale percorso di andata e ritorno dal luogo di abitazione a quello di lavoro”, fu per molti anni, in Italia, oggetto di dibattiti e contenziosi a causa del difficile riconoscimento normativo ottenuto solo con il decreto legislativo 38/2000.

Viceversa in molti altri paesi, specialmente in quelli dell'area comunitaria,

l'infortunio in itinere era già disciplinato da tempo:

la Francia, paese molto simile all'Italia anche sotto il profilo di tutela

infortunistica, aveva già riconosciuto tale casistica ancora nei primi anni '50;1 si pensi che con la legge n. 2426 del 1946 si prevedeva l'indennizzabilità dell'infortunio in itinere a condizione che vi fossero le condizioni del nesso causale tra lavoro ed infortunio e la pericolosità del percorso; è stata poi ampliata dall'art. 2 della legge 23 luglio 1957, n. 58/819, in cui si allarga la copertura assicurativa, pur non discostandosi dal sistema generale degli infortuni sul lavoro.

La Germania contemplava normativamente tale materia con la legge 31 marzo 1942 poi ampliata vent'anni dopo, con la legge 30 aprile 1963. Nella copertura assicurativa erano incluse anche misure preventive degli infortuni e il diritto alle prestazioni che si creava al verificarsi dell'infortunio sul lavoro, includeva prestazioni in natura, come il trattamento terapeutico e indennità di lesione; prestazioni economiche, come la pensione di invalidità, a favore dei superstiti e a favore degli orfani.

In Belgio l'infortunio in itinere è disciplinato dal d.l. 13 dicembre 1945, attualmente in vigore ai sensi della legge 10 luglio 1951, per la quale un infortunio in itinere che determina la morte del lavoratore dà diritto a: un'indennità per spese funerarie, una rendita per il coniuge di importo pari al 30 % della retribuzione dell'assicurato, una rendita per i figli di importo pari al 20 % della retribuzione del deceduto, corrisposta fino ai 18 anni, o fino alla scadenza del diritto agli assegni familiari.

In Lussemburgo con legge 17 dicembre 1925, modificata poi dalla legge 6  
1 Murolo E., Infortunio in itinere: indennizzabilità Inail, in "Diritto e pratica del lavoro", 2013, n.18, p.1166 ss.

settembre 1933, è prevista l'indennizzabilità dell'infortunio in itinere, assicurando prestazioni in natura e in denaro e a favore dei superstiti.

Lo stesso si può dire di Spagna e Portogallo che più o meno entro la prima metà del ventesimo secolo, riconoscevano una tutela legislativa all'infortunio in itinere. Nonostante la tutela ci fosse, quindi molto tempo prima che in Italia, non fu, in molti dei paesi citati, rilevato statisticamente alcun infortunio in itinere (come, ad esempio, nel Regno Unito e nel Portogallo); stati come la Francia, la Spagna e il Belgio escludevano invece la tutela dei lavoratori autonomi.<sup>2</sup>

Nel nostro Paese, prima dell'entrata in vigore dell'art. 12 del D.Lgs 38/2000, la copertura assicurativa dell'infortunio in itinere era configurabile solo come prolungamento dell'assicurazione obbligatoria contro gli infortuni e le malattie professionali di cui beneficiavano solamente i lavoratori adibiti ad attività rischiose ricomprese nell'assicurazione stessa. Infatti, il primo intervento legislativo, è stato attuato a tutela dei marittimi durante il viaggio, effettuato dal Legislatore nel 1965 attraverso l'art. 6 del T.U., permettendo le prestazioni infortunistiche «anche se l'infortunio avviene durante il viaggio compiuto per andare a prendere imbarco sulle navi al servizio delle quali sono arruolate o per essere rimpatriate nel caso in cui la dismissione dal ruolo abbia avuto luogo per qualsiasi motivo in località diversa da quella di arruolamento o da quella in cui esse trovavansi al momento della chiamata per l'imbarco, sempreché nel viaggio di andata o di ritorno esse non mutino senza ragione

<sup>2</sup> Castrica R., Feola T., Di Corato A., Infortuni in itinere: aspetti medico-legali: norme, giurisprudenza, e dottrina, Giuffrè, 2010, p. 147.

l'itinerario prestabilito».

Il legislatore ha tutelato così una specifica categoria di lavoratori, sottoposta a più rischi rispetto a tante altre tipologie di forza lavoro che, loro malgrado, non ottennero una tutela effettiva per molto tempo, anche se il Legislatore ha cercato di rimediare a questa situazione attraverso norme speciali ma sempre a carattere transitorio, che quindi davano una protezione precaria alla maggioranza dei lavoratori.<sup>3</sup>

Il primo tentativo venne fatto dal Legislatore con la legge 15 del 19 gennaio 1963, nello specifico con l'art. 31, contenente una delega al Governo per disciplinare la materia in via generale, comprendendo nella tutela dell'infortunio in itinere gli eventi occorsi a tutti i lavoratori (non specificando categorie limitate), durante il percorso di andata e ritorno dall'abitazione al luogo di lavoro con esclusione di deviazioni e/o interruzioni indipendenti dal lavoro.

Tale tentativo non solo fallì ma provocò anche per molto tempo contenziosi giuridici riguardanti incostituzionalità dell'operato del Governo, a causa della mancata attuazione della delega, comportamento in contrasto con l'art. 76 Cost. relativamente agli infortuni in itinere e contrariamente all'art. 38 Cost., della conseguente assenza di tutela della forza lavoro in tale materia.<sup>4</sup>

Nel 1977, la Corte Costituzionale dichiarò l'insussistenza della questione d'incostituzionalità dell'azione governativa, in quanto la legge 19 gennaio

<sup>3</sup> De Simone A., *Gli infortuni sul lavoro e in Itinere: L'occasione di lavoro negli orientamenti giurisprudenziali*, Giuffrè, 2013, p. 362.

<sup>4</sup> Corsalini G., *Gli infortuni sulle vie del lavoro*, Cedam, Padova, 2005, p.47.

1963, n. 15, aveva ad oggetto due distinte deleghe: la prima (art. 30) per modificare le norme vigenti in materia di infortuni sul lavoro, "riordinandole e riunendole in un solo provvedimento legislativo" e la seconda (art. 31) volta a dare una disciplina normativa alla fattispecie dell'infortunio in itinere entro un anno dall'entrata in vigore della legge. Questo termine non fu però rispettato e la delega concernente l'infortunio in itinere non fu attuata; l'attuale tutela infortunistica, è infatti formata, dall'applicazione della delega contenuta nell'art. 30; si parla quindi di una parziale attuazione della delega, non configurabile in un'atto illegittimo e, come riporta la sentenza n. 8 del 12.1.1977. Secondo la Corte «Non può infatti pretendere il giudice a quo che il legislatore delegato avesse il dovere di comprendere in detto articolo anche le modalità riguardanti l'infortunio in itinere così come descritto nell'art. 31 della legge di delega 19 gennaio 1963, n. 15. Per provvedere a quest'ultimo compito il legislatore aveva una delega particolare, proprio quella indicata nel citato art. 31, ma di questa non ha inteso far uso e quando ha formulato l'art. 2 del decreto impugnato si è valso per la sua stesura solo della normativa di cui all'art. 30 che non faceva alcun cenno, né poteva farlo, all'infortunio in itinere, per la cui disciplina, come si è detto, era stata disposta una delega particolare. Così essendo, la omissione del legislatore delegato comporterebbe evidentemente una sua responsabilità politica verso il Parlamento, non certo una violazione di legge costituzionalmente apprezzabile. Ne consegue che resta così assorbita la questione riguardante l'art. 38 della Costituzione nel cui ambito dovranno domani essere comprese anche le ipotesi di eventi lesivi occorsi in itinere al lavoratore quando tale

infortunio sarà, dalla legge, previsto e regolato.»

La stessa Corte affermò, però, che appariva chiara l'esigenza di un sollecitato intervento del legislatore in materia di previdenza ed assicurazione di tale casistica.<sup>5</sup> Questi infiniti dibattiti e tentativi portarono finalmente, alla formazione dell'art. 55, comma 1, della legge del 17 maggio 1999, n.144 in materia Inail, di fatto attuata un anno dopo dall'art. 12 del D.Lgs. 23 febbraio 2000, n. 38 portando così l'Italia, anche se più di 50 anni in ritardo rispetto ai colleghi europei, ad avere una previdenza legislativa in materia di infortuni in itinere.<sup>6</sup>

### *1.2 Riconoscimento normativo*

L'art. 12 del D. Lgs. n. 38/2000 disciplina la tutela assicurativa dell'infortunio in itinere, come da indicazioni contenute nella legge delega di cui all'art. 55 n. 1, lettera u, della legge n.144 del 1999, recependo così i principi che la giurisprudenza ha elaborato nel corso dell'evoluzione del c.d. “diritto vivente”, ossia il diritto formato dalla giurisprudenza, il quale non è mai stato in grado di fornire una visione coerente e di offrire un'interpretazione uniforme della nozione legale riferita all'infortunio in itinere, che nonostante i lunghi dibattiti, le va riconosciuto il merito di aver posto le linee essenziali per una tutela normativa, stabilendo testualmente:

" Salvo il caso di interruzione o deviazione del tutto indipendenti dal lavoro o,  
5 Corte cost.12 gennaio 1977, n. 8, FI, 1977

6 Murolo E., La tutela inail degli infortuni in “itinere”, in “L'informatore inaz”, 2013, p.4.

comunque, non necessitate, l'assicurazione comprende gli infortuni occorsi alle persone assicurate durante il normale percorso di andata e ritorno dal luogo di abitazione a quello di lavoro, durante il normale percorso che collega due luoghi di lavoro se il lavoratore ha più rapporti di lavoro e, qualora non sia presente un servizio di mensa aziendale, durante il normale percorso di andata e ritorno dal luogo di lavoro a quello di consumazione abituale dei pasti. L'interruzione e la deviazione si intendono necessitate quando sono dovute a cause di forza maggiore, ad esigenze essenziali ed improrogabili o all'adempimento di obblighi penalmente rilevanti. L'assicurazione opera anche nel caso di utilizzo del mezzo di trasporto privato, purché necessitato. Restano, in questo caso, esclusi gli infortuni direttamente cagionati dall'abuso di alcolici e di psicofarmaci o dall'uso non terapeutico di stupefacenti ed allucinogeni; l'assicurazione, inoltre, non opera nei confronti del conducente sprovvisto della prescritta abilitazione di guida ".

La trasformazione della mera opera giurisprudenziale in legge non fu semplice, trattandosi di un'operazione complessa che richiede molta attenzione, dati gli orientamenti giurisprudenziali non omogenei in materia ed il Legislatore incontrò grandi difficoltà legate al complesso obiettivo di cristallizzare in principi rigidi, l'insieme delle risposte, spesso differenti e contrastanti tra loro, fornite dalla giurisprudenza alle più svariate fattispecie sviluppatesi in materia, arrivando ad una norma che attraverso un'opera di definizione della nozione di " infortunio in itinere ", di determinazione delle condizioni di indennizzabilità e di delimitazione delle situazioni di esclusione

dalla tutela, colma definitivamente una grave lacuna dell'ordinamento italiano, dando tutela ad una categoria di infortunio non di certo statisticamente secondaria ai classici infortuni sul lavoro.

### *1.3 L'interpretazione del D.Lgs 38/2000: il criterio della ragionevolezza*

Il decreto, se pur sostanzialmente chiaro, contiene delle espressioni imprecise quali il "percorso normale", le deviazioni o interruzioni "necessitate" dovute a forza maggiore, ad esigenze improrogabili o all'adempimento di obblighi penalmente rilevanti, l'uso "necessitato" del proprio mezzo di trasporto, che hanno portato a diverse interpretazioni.<sup>7</sup>

Per *percorso normale*, si intende quello più breve e diretto, in quanto una deviazione indipendente da motivi lavorativi o la scelta ingiustificata di un percorso più lungo, configurano un rischio generico comune, interrompendo così il nesso eziologico tra il lavoro e la strada percorsa, facendo venir meno il diritto all'indennizzo.

E' necessario, poi, che il normale itinerario sia percorso in orario prossimo a quello lavorativo, ammettendo interruzioni brevi, tali da non causare un maggiore rischio per il rientro a casa o al posto di lavoro.<sup>8</sup>

Tutti questi elementi vanno analizzati singolarmente, in merito si è espressa la

<sup>7</sup> Corsalini G., *Gli infortuni sulle vie del lavoro*, Cedam, Padova, 2005, p. 49 ss.

<sup>8</sup> Castrica R., Feola T., Di Corato A., *Infortuni in itinere: aspetti medico-legali: norme, giurisprudenza, e dottrina*, Giuffrè, 2010, p. 273.

Corte di Cassazione nella sentenza del 24 settembre 2010, n. 20221 per la quale l'infortunio occorso al lavoratore, nel percorso tra l'abitazione e il luogo di lavoro, è tutelato anche se il percorso prescelto non sia il "più breve" ma è sufficiente che il tragitto sia conforme al criterio di "normalità" e che la scelta operata dal dipendente non sia riconducibile a ragioni personali, estranee all'attività lavorativa.

Secondo la Cassazione, infatti, il giudice di merito, in tale fattispecie, si è limitato ad osservare che il tragitto prescelto dal dipendente non risultava essere il "più breve" per raggiungere il posto di lavoro, «mentre invece avrebbe dovuto procedere alla verifica della sussistenza del diverso criterio della "normalità" della percorrenza dell'indicato itinerario tra casa e lavoro, secondo i principi già enunciati dalla giurisprudenza, ed attualmente codificati nella L. n. 38 del 2000, art. 12, che riconoscono la copertura assicurativa qualora il comportamento del lavoratore non sia motivato in base a ragioni del tutto personali, al di fuori dell'attività lavorativa.»<sup>9</sup>

Il legislatore, seguendo questo requisito, ha escluso l'indennizzabilità, quando il lavoratore abbia attuato, *un'interruzione o una deviazione non necessitata*, cioè volta a soddisfare interessi personali. Con l'ordinanza n. 1/2005 la Corte Costituzionale ha dichiarato infondata la questione di costituzionalità della norma che esclude l'indennizzabilità dell'infortunio in itinere in presenza di un'interruzione del normale percorso di andata e ritorno, compiuto dal lavoratore, sostenendo testualmente che «occorre che la soluzione di

<sup>9</sup> Cass. 24 settembre 2010, n. 20221

continuità nel tragitto compiuto dal lavoratore dalla propria abitazione al luogo di lavoro, e viceversa, abbia la connotazione e la consistenza di una vera e propria “interruzione”, per definire la quale occorre tener conto della giurisprudenza ordinaria, tanto più che il legislatore delegato (art. 55, comma 1, lettera *u*), della legge n. 144 del 1999, cit.) ha posto, come specifico criterio direttivo per disciplinare l’infortunio *in itinere*, proprio il recepimento dei principi giurisprudenziali consolidati in materia; che l’esigenza del rispetto di tale criterio di delega (art. 76 della Costituzione) richiede di interpretare la disposizione censurata, posta dal legislatore delegato, in modo che sia in armonia con la giurisprudenza in materia, secondo la quale una breve sosta, che non alteri le condizioni di rischio per l’assicurato, non integra l’ipotesi dell’“interruzione”».

Ha quindi precisato, che tale affermazione non deve assolutamente essere intesa come ipotesi di soluzione di continuità del tragitto ma deve interpretarsi nel senso che una breve sosta non integra l’ipotesi ostantiva, non modificando le condizioni di rischio per il lavoratore, con una valutazione che deve tener conto, però, delle condizioni presenti in ogni fattispecie.

Ne consegue che il lavoratore che interrompa il percorso per pochi minuti (ad esempio per la consumazione di un caffè), non configura una condotta idonea a modificare le condizioni di rischio e quindi, continuando a ricadere nel rischio generico aggravato, ha diritto alla copertura assicurativa.<sup>10</sup>

Il Legislatore ha tutelato poi delle situazioni normativamente previste, idonee

<sup>10</sup> Casellario Inail, Corte Costituzionale ordinanza n. 1/2005

a rendere indennizzabile l'infortunio anche se causato in presenza di un'interruzione o di una deviazione per motivi personali e tale da modificare le condizioni di rischio: *cause di forza maggiore* ( per esempio la chiusura di un tratto di strada nel percorso normale, il guasto del mezzo di trasporto ecc.), *esigenze essenziali e improrogabili* (doveri familiari, sociali e morali come l'accompagnamento dei figli a scuola), *l'adempimento di obblighi penalmente rilevanti* (la necessità di prestare soccorso a terzi o di denunciare un reato).<sup>11</sup> Infine l'utilizzo del termine “necessitato” (trattando ad esempio di utilizzo necessitato del mezzo di trasporto privato), specialmente negli ultimi tempi, non viene inteso come “indispensabile” ma come “giustificato”, in quanto si tende a rifarsi al principio della ragionevolezza spesso utilizzato nelle sentenze: «la valutazione delle condizioni che giustificano la scelta del mezzo proprio da parte del lavoratore è esclusivamente riservata al giudice di merito e si sottrae a censura in sede di legittimità se congruamente motivata».

L'accertamento dell'esistenza di tale requisito, è effettuato seguendo le Linee Guida dell'Inail volte a dare un indirizzo per trattare l'infortunio in itinere, in considerazione delle esigenze lavorative ma anche della vita privata del lavoratore, diritti sanciti dalla Costituzione, come l'art. 3 che sancisce l'uguaglianza, il 16 la libera scelta di dimora e residenza e libera circolazione, gli artt. 32 e 35 riguardanti la tutela della salute, del lavoro e ancora l'art. 36 che assicura un'esistenza libera e dignitosa e gli orari lavorativi conformi ad essa ed infine, l'art. 38 che sancisce la protezione del lavoratore in caso di

<sup>11</sup> Castrica R., Feola T., Di Corato A., Infortuni in itinere: aspetti medico-legali: norme, giurisprudenza, e dottrina, Giuffrè, 2010, p. 273 ss.

infortuni.<sup>12</sup>

A proposito di quanto detto, è opportuno citare la sentenza della Cassazione Civile del 18 marzo 2013, n. 6725 riguardante un lavoratore che mentre si recava sul posto di lavoro a bordo del proprio motoveicolo, aveva subito, seguendo l'abituale percorso, un incidente con un autoveicolo riportando lesioni plurime. Esso, affermava di aver avuto necessità di utilizzare il mezzo privato per poter raggiungere entro le ore 7,00, il posto di lavoro, distante circa 2 Km dalla propria abitazione, in assenza di altri mezzi idonei di collegamento, essendo prevista la prima corsa dell'autobus di linea alle ore 7,20 ma la corte d'appello rigettò tale richiesta d'indennizzo affermando che la scelta di utilizzare un mezzo privato non fosse necessitata, non procedendo, però, ad un'interpretazione basata sul criterio di ragionevolezza, agendo senza considerare che la legittimità dell'uso del mezzo privato andava individuata in relazione ad un criterio di normalità, tenendo cioè conto degli usi comportamentali riferibili alla società del giorno d'oggi, volta a rendere migliori risultati sia nelle esigenze familiari che lavorative.

Il principio di ragionevolezza s'è ormai radicato nella giurisprudenza, alla quale, specie in questa materia si continua a far riferimento per desumere indicazioni utili per la soluzione di questioni particolari, non rientranti nella generalità e astrattezza della norma.<sup>13</sup>

<sup>12</sup> Corsalini G., Gli infortuni sulle vie del lavoro, Cedam, Padova, 2005, p. 61 ss.

<sup>13</sup> L.S., Cassazione: infortunio in itinere, no al risarcimento se la scelta di utilizzare il mezzo privato non è necessitata, in “Studio Cataldi – quotidiano giuridico”, 2012.