

RESPONSABILITÀ CIVILE E PREVIDENZA

rivista mensile di dottrina,
giurisprudenza e legislazione

diretta da
Giovanni Iudica - Ugo Carnevali

| estratto

GLI INFORTUNI *IN ITINERE* IN BICICLETTA

di Guglielmo Corsalini



GIUFFRÈ EDITORE

| 183 IL LAVORATORE DEVE PROVARE LA NECESSITÀ DELL'UTILIZZO DELLA BICICLETTA

CASS. CIV., 18 MAGGIO 2012, N. 7970 (ORD.) - SEZ. LAV. PRES. BATTIMIELLO - REL. DE RENZIS

Infortunio in itinere - Incidente stradale - Mezzo di trasporto privato - Bicicletta - Utilizzo necessitato - Presentazione di prove - Necessità.

(D.LGS. 23 FEBBRAIO 2000, N. 38, ART. 12)

L'infortunio in itinere non può essere ravvisato in caso d'incidente stradale subito dal lavoratore che si sia spostato con il mezzo privato tra la propria abitazione e il luogo di prestazione dell'attività lavorativa, ove l'uso di tale mezzo non rappresenti una necessità, in assenza di soluzioni alternative, ma una libera scelta del lavoratore stesso.

[In senso conforme Cass. civ., 3 novembre 2011, n. 22759 (ord.)]

FATTO E DIRITTO. - 1. La Corte di Appello di Milano con sentenza n. 4993/2010, in accoglimento dell'appello proposto dall'INAIL contro la decisione del Tribunale della stessa città, ha rigettato la domanda proposta da M.D., diretta ad ottenere l'indennità a seguito di infortunio occorso il 5 agosto 2003, allorché, nel percorrere con la propria bicicletta il percorso dalla casa al luogo di lavoro, la stessa era rimasta vittima di un incidente stradale.

La Corte territoriale ha ritenuto, contrariamente a quanto assunto dal primo giudice, che non fosse stata dimostrata da parte dell'appellata la necessità di utilizzare il mezzo privato (la bicicletta) per recarsi al luogo di lavoro, trovandosi il percorso dalla abitazione al luogo di lavoro in pieno centro urbano ed essendo servito da mezzi di trasporto pubblico, anche su rotaie, che viaggiano in corsie preferenziali.

La stessa Corte ha aggiunto che l'utilizzo del mezzo pubblico avrebbe potuto far conseguire all'appellata maggiore comodità e minore disagio nel conciliare esigenze lavorative e familiari, ma non rappresentava una necessità, atteso che il tempo occorrente a coprire il percorso con il mezzo pubblico, di circa 30 minuti, non impediva alla D. di far fronte ai suoi impegni.

La D. ricorre con un unico articolato motivo, cui resiste l'INAIL con controricorso.

2. La ricorrente contesta la decisione di appello per avere negato il riconoscimento dell'infortunio in itinere, sostenendo che il giudice di appello non ha tenuto nella debita considerazione le condizioni di salute e familiari che consigliavano l'uso della bicicletta, al posto del mezzo pubblico, nel percorrere il tragitto casa-luogo di lavoro.

Il ricorso così proposto non merita adesione, atteso che tende ad ottenere il riesame del merito della causa opponendo un diverso apprezzamento alle valutazioni del giudice di merito circa la necessità dell'utilizzo della bicicletta da parte della D., fondate su adeguata e logica motivazione con riferimento agli anzidetti profili (sulla necessità dell'utilizzo del mezzo di trasporto proprio per raggiungere il luogo di lavoro e sull'assenza di alternative si richiama precedente e consolidato orientamento di questa Corte: cfr da ultimo Cass. ord. n. 22759 del 3 novembre 2011).

Le spese del giudizio di cassazione seguono la soccombenza e si liquidano come da dispositivo. (Omissis).

GLI INFORTUNI *IN ITINERE* IN BICICLETTA (*)

di **Guglielmo Corsalini** – *Avvocato e Professore a contratto nell'Università di Macerata*

L'infortunio in itinere in bicicletta viene tutelato dall'INAIL solo quando l'uso del mezzo sia necessitato dalla lunghezza del percorso e dall'assenza di adeguati mezzi pubblici di trasporto, a meno che l'evento non si verifichi su piste ciclabili o su percorsi protetti. Secondo l'autore, tuttavia, in attesa di un'eventuale riforma legislativa, i criteri di esclusione dalla protezione dovrebbero essere meno restrittivi rispetto a quelli utilizzati per l'uso degli altri mezzi di trasporto privato.

An accident in itinere by bike is protected by INAIL only when the use of the means of transport is necessary because of the route's length and by a lack of an adequate public transport, unless the event does not occur on bike paths or protected routes. According to the author, however, while waiting for a possible legislative reform, the criteria for exclusion from protection should be less restrictive than those used in case of other means of transport.

Sommario 1. La sentenza in commento. — 2. L'orientamento consolidato in materia di infortuni *in itinere* con mezzo privato. — 3. Gli infortuni *in itinere* in bicicletta. — 4. Le istruzioni operative dell'INAIL del 7 novembre 2011. — 5. Prospettive per un ulteriore ampliamento della protezione degli infortuni *in itinere* in bicicletta.

1. LA SENTENZA IN COMMENTO

La Corte di cassazione è stata chiamata a pronunciarsi sull'indennizzabilità di un infortunio subito da un'assicurata a seguito d'incidente stradale occorso mentre si recava al lavoro in bicicletta ⁽¹⁾.

La Corte d'Appello aveva ritenuto che l'evento *de quo* non meritasse tutela perché conseguente all'utilizzazione del mezzo privato non necessitato; in particolare, l'uso della bicicletta non sarebbe stato «necessitato» in considerazione della presenza di un servizio pubblico di trasporto che, seppure meno comodo del mezzo privato, avrebbe comunque consentito alla lavoratrice di coprire il percorso casa-lavoro in trenta minuti, senza impedirle, quindi, di far fronte ai suoi impegni.

La ricorrente, allora, contestava tale decisione perché, a suo avviso, non teneva adeguatamente conto delle sue condizioni familiari e di salute, che consigliavano l'uso della bicicletta al posto del mezzo pubblico.

Con la sentenza che si annota, il Supremo Collegio ha respinto il ricorso perché la richiesta di riesame del giudizio si fondava sulla prospettazione di un diverso apprezzamento delle valutazioni della Corte d'Appello (relative appunto alla necessità dell'utilizzo della bicicletta), ritenute invece basate su adeguata e logica motivazione e, in ogni caso, conformi all'orientamento in materia ormai consolidato. In sostanza, ad avviso del giudice di legittimità, la Corte territoriale aveva giustamente seguito l'indi-

(*) Contributo approvato dai Referee.

itinere. Estensione della tutela e risarcimento del danno, Milano, 2009.

(1) Sull'argomento vedi CORSALINI, *Gli infortuni in*

rizzo secondo il quale, stando anche all'art. 2 del TU n. 1124/1965, così come modificato dall'art. 12 del d.lgs. n. 38/2000, in materia di assicurazione contro gli infortuni sul lavoro, l'infortunio *in itinere* non può essere ravvisato in caso d'incidente stradale subito dal lavoratore che si sia spostato con il mezzo privato tra la propria abitazione e il luogo di prestazione dell'attività lavorativa, ove l'uso di tale mezzo non rappresenti una necessità, in assenza di soluzioni alternative, ma una libera scelta del lavoratore stesso, tenuto conto che il mezzo di trasporto pubblico costituirebbe lo strumento normale per la mobilità delle persone e comporterebbe il grado minimo di esposizione al rischio della strada ⁽²⁾.

2. L'ORIENTAMENTO CONSOLIDATO IN MATERIA D'INFORTUNI IN ITINERE CON MEZZO PRIVATO

La soluzione adottata dalla Corte appare senza dubbio scontata e sicuramente in linea con la giurisprudenza prevalente.

In effetti, con l'introduzione normativa della tutela degli infortuni *in itinere*, la copertura assicurativa non è più condizionata all'uso di particolari mezzi di locomozione e comprende perciò ogni modalità di spostamento (a piedi, su mezzi pubblici, su mezzo privato, su percorsi misti); l'unico limite, però, riguarda appunto il mezzo privato poiché l'art. 12 cit. prevede l'esclusione della protezione quando il suo utilizzo non sia «necessitato»: «*L'assicurazione opera anche nel caso di utilizzo del mezzo di trasporto privato, purché necessitato*».

L'impiego del mezzo di trasporto privato, allora, non viene considerato «necessitato» nel caso in cui, per la brevità della distanza da coprire, si possa effettuare il percorso a piedi senza disagi o quando il tragitto sia adeguatamente coperto da servizio pubblico di trasporto.

In relazione alla prima ipotesi, secondo la giurisprudenza, il tragitto può essere percorso a piedi quando la distanza non sia superiore ai mille-millecinquecento metri ⁽³⁾; l'INAIL, da parte sua, ha sostenuto che si può considerare irragionevole, e dunque tale da giustificare l'uso del mezzo privato di trasporto, «una distanza superiore a un chilometro per ogni tragitto considerato separatamente» ⁽⁴⁾.

Per quanto riguarda la copertura adeguata del percorso da parte dei mezzi pubblici, si ritiene necessario accertare che il loro utilizzo non sottoponga il lavoratore a un eccessivo disagio, per cui si deve verificare la corrispondenza tra orario di lavoro e orario del servizio di trasporto ⁽⁵⁾, tenendo conto anche della peculiarità dell'attività lavorativa (specie quando questa non consenta di fare una previsione sulla durata della giornata di lavoro) ⁽⁶⁾, la durata delle attese, la copertura parziale o integrale del tragitto

⁽²⁾ V., per tutte, Cass. civ., 3 novembre 2011, n. 22759.

⁽³⁾ Cfr. Cass. civ., 7 agosto 2003, n. 11917; Cass. civ., 11 dicembre 2001, n. 15617; Cass. civ., 7 giugno 1999, n. 5580; Cass. civ., 11 settembre 1997, n. 8929; Cass. 23 settembre 1996 n. 8396; Cass. civ., 10 dicembre 1993, n. 12179; Cass. civ., 10 dicembre 1993, n. 12179.

⁽⁴⁾ V. INAIL, *Linee guida per la trattazione dei casi di infortunio in itinere*, della Direzione Centrale Prestazioni INAIL, 4 maggio 1998, punto 4.1.1), in *Riv. inf. mal. prof.*, 1998, I, 156 ss.

⁽⁵⁾ Cfr. Cass. civ., 10 maggio 2004, n. 8889; Cass. civ., 26 maggio 2001, n. 7209.

⁽⁶⁾ Cfr. Cass. civ., 23 maggio 2008, n. 13376.

to⁽⁷⁾; è stato, allora, considerato non giustificato l'uso del mezzo privato nei casi in cui tale uso non consentisse un risparmio di tempo superiore a quaranta-quarantacinque minuti per il singolo tragitto di andata o ritorno dal luogo di lavoro⁽⁸⁾. Secondo le indicazioni fornite dall'INAIL, «quanto alla attualità degli orari dei servizi pubblici rispetto all'orario di lavoro, possono considerarsi «irragionevoli», e dunque tali da giustificare l'uso del mezzo privato di trasporto, attese superiori complessivamente ad un'ora» e, «per analogia, devono considerarsi “rilevanti”, se superiori complessivamente ad un'ora, i risparmi di tempo consentiti dall'uso del mezzo privato rispetto all'utilizzo del mezzo pubblico». A questo riguardo l'Istituto precisa che «l'asserito risparmio di tempo deve avere carattere di regolarità ed essere oggettivamente riscontrabile, non essendo sufficiente il richiamo a generici motivi di traffico o a scarsa puntualità dei mezzi pubblici»⁽⁹⁾.

3. GLI INFORTUNI IN ITINERE IN BICICLETTA

Anche la bicicletta rientra sicuramente nella categoria dei mezzi privati (come il ciclomotore, la moto, l'auto, la barca, ecc.), per cui l'uso della stessa gode della protezione dell'INAIL soltanto quando esso venga appunto ritenuto «necessitato».

Come nel caso della sentenza che si annota, quindi, già in altre occasioni l'uso di tale mezzo era stato ritenuto non «necessitato» per la presenza di mezzi pubblici adeguati o la distanza relativamente modesta da percorrere⁽¹⁰⁾.

Tuttavia, sebbene la bicicletta sia appunto un mezzo privato di locomozione, va sicuramente sottolineato che, come sostiene da tempo la Federazione Italiana Amici della Bicicletta (FIAB), tale mezzo può costituire una risorsa importante per decongestionare il traffico, rendere più efficiente la mobilità, migliorare la salute dei cittadini; inoltre la bicicletta risulta un veicolo assolutamente economico e competitivo sulle brevi distanze (fino a 5-6 chilometri) e perfino su distanze maggiori, ove adeguatamente supportato — ad esempio — attraverso la integrazione modale. È innegabile, perciò, che la bicicletta risponde alle esigenze, sempre più impellenti, di una mobilità leggera, flessibile, efficiente e compatibile con l'ambiente⁽¹¹⁾.

Per queste ragioni la FIAB si è fatta promotrice d'iniziative volte ad estendere la tutela dell'infortunio *in itinere* in bicicletta anche in ipotesi in cui tale uso non sia «necessitato». In particolare, tale associazione ha presentato una petizione per la modifica dell'art. 12 del d.lgs. n. 38/2000, con l'aggiunta, dopo la frase «*L'assicurazione opera anche nel caso di utilizzo del mezzo di trasporto privato, purché necessitato*»,

⁽⁷⁾ Cfr. Cass. civ., 28 settembre 2000, n. 12891; Cass. civ., 30 luglio 1987, n. 6625; Cass. civ., 28 novembre 2001, n. 15068; Cass. civ., 1° luglio 1998, n. 6449; Cass. civ., 2 aprile 1992, n. 4062; Cass. civ., 23 ottobre 2007, n. 22235.

⁽⁸⁾ Cfr. Cass. civ., 29 luglio 2010, n. 17752; Cass. civ., 7 marzo 2008, n. 6211; Cass. civ., 17 gennaio 2007, n. 995; Cass. civ., 27 luglio 2006, n. 17167; Cass. civ., 1° settembre 2004, n. 17544; Cass. civ., 6 agosto 1997, n. 7259; Cass. civ., 25 gennaio 1993, n. 807.

⁽⁹⁾ V. INAIL, *Linee guida per la trattazione dei casi di infortunio in itinere*, cit., punto 4.1.1).

⁽¹⁰⁾ Cfr. le sentenze con le quali è stato ritenuto non necessitato l'uso della bicicletta: a) per coprire una distanza di soli duecentocinquanta metri (Cass. civ., 6 marzo 2003, n. 3363); b) per una distanza di mille-trecento metri (Cass. civ., 26 luglio 2002, n. 11112); c) per un percorso di circa sei-settecento metri (Cass. civ., 13 novembre 2000, n. 14681); d) per recarsi nel luogo di lavoro raggiungibile a piedi in pochi minuti (Cass. civ., 18 novembre 1998, n. 11628).

⁽¹¹⁾ Per conoscere più approfonditamente la problematica così come affrontata dalla FIAB si rinvia a www.fiab-onlus.it.

della seguente puntualizzazione: «*L'uso della bicicletta è comunque coperto da assicurazione, anche nel caso di percorsi brevi o di possibile utilizzo di mezzo pubblico*» e, contemporaneamente, ha invitato l'INAIL e il Ministero del Lavoro a rivedere l'orientamento volto ad equiparare l'utilizzo della bicicletta a quello di qualsiasi altro mezzo privato e, almeno, a garantire il lavoratore che utilizzi il servizio di *bike-sharing* alla pari dell'utente del servizio pubblico di trasporto.

4. LE ISTRUZIONI OPERATIVE DELL'INAIL DEL 7 NOVEMBRE 2011

L'INAIL non è rimasto insensibile alle istanze — ad avviso di chi scrive, meritevoli di grande attenzione e apprezzamento — della FIAB e, più in generale, ai numerosi quesiti concernenti appunto l'indennizzabilità di infortuni *in itinere* occorsi utilizzando la bicicletta e il servizio di *bike-sharing* e, con lettera del 7 novembre 2011, la Direzione Centrale Prestazioni dell'Istituto ha fornito in merito nuove istruzioni operative, pienamente condivise dal Ministero del Lavoro ⁽¹²⁾.

In dette istruzioni si legge: «*(...) Con riferimento all'indennizzabilità di infortuni in itinere occorsi utilizzando la bicicletta, si ritiene che la valutazione sul carattere "necessitato" dell'uso di tale mezzo di locomozione, per assenza o insufficienza dei mezzi pubblici di trasporto e per la non percorribilità a piedi del tragitto, considerata la distanza tra l'abitazione ed il luogo di lavoro, costituisca discriminare ai fini dell'indennizzabilità soltanto quando l'evento lesivo si verifichi nel percorrere una strada aperta al traffico di veicoli a motore e non invece quando tale evento si verifichi su pista ciclabile o zona interdetta al traffico. Nel primo caso, infatti, può ritenersi sussistente la ratio sostanziale dell'esclusione dell'indennizzabilità dell'evento lesivo conseguente alla libera scelta, da parte del lavoratore, di esporsi ad un rischio maggiore, rispetto a quello gravante sugli utenti dei mezzi pubblici di trasporto, nell'affrontare il traffico veicolare a bordo del mezzo di trasporto privato. La suddetta ratio, invece, non ricorre nel caso di tragitto su pista ciclabile, e cioè su percorso protetto ed interdetto al traffico dei veicoli a motore, essendo escluso quel rischio che risulta aggravato dalla scelta del mezzo di trasporto privato. Con riferimento all'indennizzabilità degli infortuni occorsi utilizzando il servizio di bike-sharing, si precisa che tale servizio, sebbene promosso e gestito dalle amministrazioni locali ai fini del decongestionamento del traffico e, quindi dell'inquinamento ambientale, non può, tuttavia, essere assimilato al mezzo pubblico di servizio. Al riguardo, infatti, si osserva che ai fini di cui all'articolo 12 del d.lgs. n. 38/2000 non rileva la proprietà del mezzo di trasporto utilizzato, che può appartenere sia al lavoratore che a terzi, quanto, piuttosto, il controllo che il lavoratore può esercitare sulla conduzione dello stesso e sulle condizioni di rischio collegate alle scelte di guida del mezzo. Infine, per completezza di analisi, si rappresenta che, con riferimento alle ipotesi di percorso effettuato in parte su pista ciclabile o zona interdetta al traffico e in parte su strada aperta ai veicoli a motore, l'infortunio che si sia verificato in tale ultimo tratto deve*

⁽¹²⁾ Cfr. lettera del Ministero del lavoro del 5 luglio 2011 inviata alla FIAB, consultabile su www.fiab-onlus.it, con la quale si concordava con l'orientamento

già preannunciato dall'INAIL e poi divulgato con le istruzioni operative in parola.

essere indennizzato solo in presenza delle condizioni che rendano necessitato l'uso della bicicletta.

Dalla sussistenza di dette condizioni, si può invece prescindere qualora l'infortunio si sia verificato in un tratto di percorso protetto».

Secondo l'INAIL, quindi, per le ragioni richiamate nella lettera d'istruzioni, l'infortunio sulle vie del lavoro non merita l'intervento del sistema di protezione sociale se conseguente all'uso non «necessitato» della bicicletta, a meno che l'evento non si verifichi su pista ciclabile o su percorso protetto; questa indicazione resta ferma anche nel caso di utilizzo del servizio di *bike-sharing*, ossia nel caso in cui il mezzo venga messo a disposizione dei cittadini e dei lavoratori dalla Pubblica Amministrazione.

5. PROSPETTIVE PER UN ULTERIORE AMPLIAMENTO DELLA PROTEZIONE DEGLI INFORTUNI IN ITINERE IN BICICLETTA

Tenuto conto della norma sopra richiamata e della giurisprudenza prevalente in materia, va sicuramente riconosciuta la disponibilità dell'INAIL ad ampliare nel massimo possibile la tutela del lavoratore che si sposta in bicicletta.

A questo punto, per il più esteso riconoscimento di questo tipo di infortunio, non resta forse che attendere l'intervento del legislatore, magari con l'accoglimento della proposta di legge presentata dalla FIAB o, addirittura, con una risoluzione più coraggiosa, auspicata da chi scrive, che si arrivi all'abrogazione di quella parte dell'articolo 12 cit. nella quale si condiziona appunto la protezione del viaggio per recarsi o tornare dal lavoro a un uso «necessitato» del mezzo privato.

In effetti, sia detto per inciso, quando, in passato, gli infortuni sulle vie del lavoro venivano indennizzati solo eccezionalmente e in presenza di situazioni comportanti un aggravamento del rischio (es. uso del mezzo di trasporto messo a disposizione dal datore di lavoro; necessità di percorrere una strada esclusiva per raggiungere il posto di lavoro particolarmente disagiata, dissestata o non adeguatamente illuminata; esigenza di viaggiare in orari e circostanze che comportano un maggior pericolo di infortuni in relazione alle particolari condizioni meteorologiche o di visibilità; trasporto di attrezzi ingombranti che impediscono una normale conduzione del mezzo ecc.), la tutela dell'uso del mezzo privato, almeno quando fosse «necessitato», rappresentò una scelta importante ai fini di una maggiore protezione degli spostamenti del lavoratore⁽¹³⁾. Oggi, che ormai la sussistenza del c.d. «rischio specifico» non si considera più presupposto indispensabile per la tutela dell'infortunio e che si è raggiunta un'ampia protezione dell'infortunio *in itinere*, fino a ricomprendervi gli spostamenti a piedi o su mezzi pubblici (una volta, come noto, esclusi dalla tutela perché conseguenti a «rischio generico», comune a tutti i cittadini), appare paradossale che nel caso di viaggio con il mezzo privato resti il requisito dell'uso «necessitato»; il richiamo normativo di tale requisito appare quasi un refuso del legislatore o un indebito atto di ossequio al passato.

Del resto, come si è avuto modo di leggere altrove⁽¹⁴⁾, le uniche ipotesi di esclusione

⁽¹³⁾ In dottrina cfr., per tutti, MIRALDI, *L'infortunio sulle vie del lavoro*, in *Dir. lav.*, 1942, II, 229 ss.. Cfr. n. 1185; Cass. civ., 10 maggio 1951, n. 1104; Cass. civ., 23 maggio 1953, n. 1518.

⁽¹⁴⁾ Cfr. CORSALINI, *Gli infortuni in itinere. Esten-*

della tutela dell'infortunio (sia esso sul lavoro in senso stretto, sia esso *in itinere*) dovrebbero essere quelle del dolo dell'infortunato e del « rischio elettivo ». La condotta anche colpevole del lavoratore, le opzioni concernenti i modi di svolgimento dell'attività lavorativa, o, per quello che qui interessa, le modalità di spostamento e la scelta del mezzo di locomozione dovrebbero allora rimanere irrilevanti ai fini della tutela.

Per questo non dovrebbe contare neppure la maggiore o minore pericolosità del veicolo utilizzato, sempre che si possa davvero sostenere che il mezzo pubblico sia davvero e sempre meno pericoloso del mezzo privato; proprio a questo proposito, del resto, la stessa Corte di cassazione ha avuto occasione di sottolineare che « le condizioni attuali delle strade e l'elevato grado di sicurezza raggiunto dagli autoveicoli non consentono di giudicare più rischioso il viaggio con mezzo proprio rispetto all'uso dei mezzi pubblici, siano essi su gomma o su rotaia »⁽¹⁵⁾.

Al di là di tale discutibile opinione del Supremo Collegio, non si può sicuramente ritenere che ci sia poi una sostanziale differenza di rischio almeno tra lo spostamento a piedi e quello in bicicletta. Da ciò consegue che, se anche si volesse ritenere ancora valido il *discrimen* tra maggiore o minore rischio ai fini della tutela, di certo l'utilizzazione della bici dovrebbe comunque trovare un trattamento diverso rispetto a quello di altri mezzi privati più pericolosi come l'auto o la moto.

Anche in considerazione di ciò, oltre che per le altre ragioni a sostegno dell'uso della bicicletta, sopra richiamate, ricordate dalla FIAB e sostanzialmente riconosciute anche dall'INAIL e dal Ministero del Lavoro, a prescindere dall'eventuale intervento del legislatore, si può giungere forse a un'interpretazione della norma e delle stesse istruzioni INAIL più favorevole possibile al lavoratore.

A tal proposito si deve altresì evidenziare che il lemma « necessitato », utilizzato dal legislatore, stando anche alla più recente giurisprudenza, non sembra essere più interpretato nel senso di « indispensabile », ma pare stia assumendo piuttosto un significato meno rigido e sostanzialmente analogo a quello che ha il termine « giustificato » in relazione al criterio della ragionevolezza⁽¹⁶⁾, « attraverso il quale, salvaguardando le esigenze umane e familiari del lavoratore costituzionalmente garantite, e conciliandole con i doveri derivanti dal rapporto di lavoro, la Suprema Corte — come riconosce anche l'INAIL — ha reso sempre più penetrante la protezione assicurativa in questa materia »⁽¹⁷⁾.

Questo principio di diritto, secondo il quale la legittimità dell'uso del mezzo privato va individuata in relazione ad un criterio di « normalità-razionalità » che tenga conto degli *standard* comportamentali esistenti nella società civile rispondenti a valori guida dell'ordinamento, ha già condotto la giurisprudenza a indennizzare ipotesi di infortunio *in itinere* in bicicletta anche quando la distanza era inferiore al chilometro e poteva,

sione della tutela e risarcimento del danno, cit., cap. III.

⁽¹⁵⁾ V. Cass. civ., 16 ottobre 1998, n. 10272.

⁽¹⁶⁾ Cfr. Cass. civ., 10 dicembre 2007, n. 25742; Cass. civ., 5 novembre 1998, n. 11148; Cass. civ., 23 aprile 2004, n. 7717; Cass. civ., 3 agosto 2001, n. 10750; Cass. civ., 16 dicembre 1995, n. 12881; Cass. civ., 4 novembre 1994, n. 9099.

⁽¹⁷⁾ Cfr. INAIL, Istruzioni operative della Direzione Centrale Prestazioni del 15 marzo 2000, cit.; la lettera del Ministero del Lavoro del 5 luglio 2011, cit. Cfr., tra le altre, Cass. civ., 9 aprile 2002, n. 5070; Cass. civ., 22 gennaio 2002, n. 659; Cass. civ., 3 agosto 2001, n. 10750.

quindi, essere percorsa a piedi ⁽¹⁸⁾, oppure nel caso in cui, pur in presenza di mezzi pubblici, la bicicletta costituiva un mezzo più veloce di spostamento ⁽¹⁹⁾.

D'altra parte, se è vero che l'uso di una moto e, ancor più, dell'auto, può non essere giustificato per percorrere una distanza inferiore a mille-millecinquecento metri, la stessa cosa non può forse dirsi nel caso di utilizzazione della bici, specie in quelle località di pianura dove l'impiego di tale veicolo corrisponde appunto agli *standard* comportamentali prevalenti. Poco ragionevole appare poi l'utilizzazione di un mezzo pubblico che comporti attese di decine di minuti per percorrere distanze che in bicicletta potrebbero essere coperte in pochi minuti; se la mezz'ora di attesa per ogni tratto di percorso può far ritenere ingiustificato l'uso dell'auto che, specie in città, consentirebbe un risparmio di tempo relativo, la stessa attesa potrebbe rendere ragionevole l'impiego della bicicletta per percorrere una distanza di pochi chilometri risparmiando del tempo prezioso.

Nel caso, poi, di utilizzazione delle piste ciclabili o di percorsi protetti, le istruzioni INAIL, riguardanti l'applicabilità delle regole relative ad ogni ipotesi di percorso misto, possono valere quando il tratto di strada non protetto risulti consistente o percentualmente significativo; altrimenti, sembrerebbe giustificato che il breve tratto di strada aperto al traffico venga comunque percorso con lo stesso mezzo con cui si sta già viaggiando, con la conseguente tutela dell'intero percorso.

In particolare, si potrebbe giungere a ritenere che, a differenza di quanto avviene nel caso di uso degli altri mezzi privati di locomozione, quando il lavoratore usi la bicicletta anche per percorrere poche centinaia di metri, tale uso sia «necessitato», nel senso appunto di «giustificato» secondo il criterio di ragionevolezza; lo stesso dicasi nel caso in cui il tratto di strada, non eccessivamente lungo, sia altrimenti percorribile con mezzi pubblici che comportino un qualche disagio o comunque una perdita di tempo relativamente importante. Infine, nel caso di percorsi misti in bicicletta, parte su piste ciclabili e zone interdette al traffico e parte su strade aperte al traffico, si dovrebbe reputare coperto da garanzia l'intero percorso quando il tratto su strade non protette sia relativamente breve e percentualmente poco significativo.

In conclusione, ci si può attendere un superamento dell'orientamento accolto dalla sentenza in commento con soluzioni che appaiono più aderenti ai principi costituzionali di ampia tutela del lavoratore.

⁽¹⁸⁾ Cfr. Cass. civ., 16 dicembre 1995, n. 12881; Trib. Padova, 14 novembre 2003.

⁽¹⁹⁾ Cfr. Trib. Milano, 15 aprile 2011, n. 1447; TAR Marche, 16 luglio 2010, n. 3105.

