

L'INFORTUNIO IN ITINERE

di Vassetta Angelo Luca da www.laprevidenza.it

Il problema dell'indennizzabilità dell'infortunio "*in itinere*", vale a dire quello che si verifichi, quando il lavoratore si trovi sui percorsi che compie nell'andare al lavoro o per tornare da esso, implica che si debba tener conto della circostanza che tali infortuni avvengono normalmente fuori della sfera d'influenza e di controllo del datore di lavoro, nonché della loro imprevedibilità, in relazione al determinismo altrimenti valutabile delle singole lavorazioni. Ciò poteva dar luogo ad una completa esclusione di ogni risarcibilità. Tuttavia, man mano, seguendo la tendenza dell'ordinamento verso la protezione del cittadino e del lavoratore in particolare, specie in relazione agli eventi lesivi della capacità di lavoro (poi evidenziata in via generale dall'art. 38 Cost.), si sono delineate alcune soluzioni in via interpretativa che, pur non senza contrasti in un largo e diffuso dibattito, utilizzando e dilatando entro certi limiti concettuali la nozione di "occasione di lavoro", hanno permesso di elaborare un paradigma nel quale si è riusciti a ricomprendere alcune ipotesi tipiche.

Nel nostro ordinamento previdenziale il rischio dell'*iter* compiuto dal lavoratore per recarsi nel luogo di lavoro o per farne ritorno non ha costituito oggetto di specifica tutela fino alla recente normativa, di cui all'art. 12 del Decreto legislativo n. 38/2000, se si eccettua un'ipotesi particolare concernente il lavoro marittimo (art.6 del Testo unico 30 giugno 1965 n. 1124).

Le ragioni di questa lunga carenza normativa vanno ricercate non soltanto in difficoltà di carattere finanziario, ma anche in un certo equilibrio tra gli argomenti che possono essere adottati in favore e contro l'adozione di un sistema di tutela dei lavoratori contro il rischio dell'*iter* in collegamento con l'assicurazione contro gli infortuni sul lavoro.

Da un lato si può rilevare che lo sviluppo della motorizzazione ha fatto dei sinistri stradali un vero e proprio rischio sociale, vale a dire un'eventualità pregiudizievole per le condizioni di esistenza e di progresso della società, e quindi tale da giustificare un intervento pubblico articolato in relazione alle diverse fasi di realizzazione del rischio e al contenuto di questo, che non si esaurisce nel danno economico, ma comprende anche l'aspetto umano e sociale; un livello di tutela adeguata alla concezione della sicurezza sociale dovrebbe comprendere pertanto, da un lato la prevenzione, la cura e la riabilitazione e dall'altro la garanzia dei mezzi di esistenza, mediante un reddito di sostituzione o una erogazione assistenziale, oltre a specifici interventi con carattere integrativo finalizzati al recupero sociale degli infortunati; rispetto ad un'esigenza siffatta di protezione integrale si rivela inadeguata l'assicurazione obbligatoria contro la responsabilità civile per uso di veicoli a motore e di natanti istituita in attuazione, per la verità piuttosto tardiva, della Convenzione di Strasburgo del 1959, non soltanto per il permanere di un'impostazione privatistica in ordine alla costituzione e al contenuto del rapporto assicurativo, ma soprattutto perché essa non tutela direttamente il rischio del danno, bensì quello della responsabilità civile, la quale nella normativa vigente in materia di circolazione stradale (art. 2054 cod. civ.) ha ancora un fondamento soggettivo, configurandosi soltanto in presenza di una colpa, sia pur lievissima, del conducente del veicolo.

Sussistono, inoltre, particolari motivazioni per la realizzazione della tutela del rischio dell'*iter* connesso allo

svolgimento di un'attività lavorativa nell'ambito della gestione previdenziale concernente i rischi professionali.

Il rischio corso dai lavoratori per recarsi al lavoro o per farne ritorno ove lo si consideri nel suo complesso e non soltanto nei singoli casi, presenta elementi di specificità rispetto al rischio generico cui è esposto qualunque utente delle vie di comunicazione. Tale carattere specifico deriva dalla continuità di esposizione al rischio medesimo, dalla concentrazione dei percorsi effettuati dai lavoratori in determinati orari e in determinate località, dalla necessità, derivante dall'orario di lavoro e dal luogo di svolgimento dell'attività lavorativa di effettuare percorsi determinati, senza possibilità di sceglierne altri meno pericolosi, e di avvalersi di propri mezzi di trasporto a causa della carenza dei servizi pubblici.

Il rischio dell'iter è ricollegabile a quello del lavoro non soltanto dal punto di vista teleologico e da quello della densità, di cui si è fatto cenno, ma anche sotto l'aspetto consequenziale finora scarsamente considerato, a causa delle limitazioni con cui il rischio del lavoro assume rilevanza in un sistema di tutela fondato sul principio del rischio professionale; recenti studi di medicina sociale, infatti, hanno messo in rilievo l'interdipendenza tra la fatica dell'iter e le condizioni psicofisiche del lavoratore durante l'adempimento della prestazione lavorativa e viceversa la connessione tra la fatica del lavoro e il comportamento dell'individuo durante il percorso, specie se compiuto a bordo di un mezzo di trasporto condotto dal medesimo.

Pertanto la tutela dei lavoratori contro il rischio dell'infortunio in itinere è apparsa indispensabile per adeguare la normativa interna a quella internazionale concernente gli eventi dannosi compresi nel sistema della sicurezza sociale e per allineare il nostro sistema previdenziale con quelli degli altri Stati della Comunità Europea che hanno già riconosciuto come indennizzabile il rischio suddetto.

La storia del concetto di “infortunio in itinere”.

La lunga mancanza di una esplicita disciplina legislativa dell'infortunio “in itinere” era posta in risalto tanto più gravemente in quanto nell'art. 6 dello stesso t.u. del 1965, relativo alla assicurazione contro gli infortuni sul lavoro (che riprende l'art. 19 del r.d. 17 agosto 1935, n. 1765, modificato dal r.d. 23 settembre 1937, n. 1918), viene esplicitamente regolato l'infortunio in itinere per la gente di mare. Dice infatti il cit. art. 6 testualmente che i marittimi hanno diritto alle prestazioni infortunistiche “(che si chiedono all' IPSEMA - Istituto di Previdenza per il settore marittimo, istituito con decreto legislativo n. 479/94) anche se l'infortunio avviene durante il viaggio compiuto per andare a prendere imbarco sulle navi al servizio delle quali sono arruolati, o per essere rimpatriati nel caso in cui la dimissione dal ruolo abbia avuto luogo per qualsiasi motivo in località diversa da quella di arruolamento o da quella in cui essi si trovavano al momento della chiamata per l'imbarco, sempreché nel viaggio di andata e ritorno essi non mutino senza ragione l'itinerario prestabilito.

Si è ritenuto comunemente che la normativa dovesse considerarsi eccezionale, suscettibile cioè solo di una interpretazione restrittiva, in quanto i viaggi indennizzabili sono solamente quelli diretti a prendere imbarco o di ritorno dopo lo sbarco; in questi trasferimenti di destinazione mutevole e di carattere non abituale, i

cui relativi rischi devono essere affrontati per le esigenze particolari del contratto di arruolamento, si determinerebbe un nesso di occasionalità con il lavoro poiché essi sono compiuti in servizio da o per la nave, restando salvi i principi fondamentali.

Viceversa in molti altri paesi e specialmente in tutti quelli dell'area comunitaria, l'infortunio “in itinere” era invece previsto e disciplinato in via generale.

In Francia, dove la legislazione s'ispira agli stessi nostri principi anche in materia d' infortuni sul lavoro, l'indennizzabilità dell'infortunio “in itinere”, già esplicitamente riconosciuta dall'art. 2 della legge 30 ottobre 1946, n. 46/2426, in cui si metteva in evidenza la relazione causale che necessariamente deve legare l'infortunio al percorso di un iter normale inteso come rischio riguardante la via per recarsi al lavoro o per tornare da esso, è stata poi ampliata dall'art. 2 della legge 23 luglio 1957, n. 58/819, in cui si perfeziona il precedente disposto allargando la copertura assicurativa, pur non discostandosi dal sistema generale degli infortuni sul lavoro.

Nel Belgio, una specifica regolamentazione dell'infortunio "in itinere" è prevista nel d.l. 13 dicembre 1945, attualmente in vigore ai sensi della legge 10 luglio 1951; anche nel Lussemburgo l'art. 92 del Codice delle assicurazioni sociali, emanato con legge 17 dicembre 1925 e modificato dalla legge 6 settembre 1933, prevede esplicitamente l'indennizzabilità dell'infortunio "in itinere". E ugualmente in Germania la previsione esplicita della risarcibilità, già indicata nel par. 543 della legge 31 marzo 1942, è oggi ribadita dal par. 550 della legge 30 aprile 1963. In altri paesi, alla concezione privatistica del rischio professionale almeno come originario fondamento, si sostituisce il concetto del bisogno del lavoratore o più largamente del cittadino (prescindendo dal suo status effettivo), che ispira sistemi pubblicistici a carattere più evidenziato di solidarietà sociale. E' questa la soluzione accolta sia in Gran Bretagna (v. legge 26 luglio 1946), sia in Olanda, dove è attualmente in vigore, dal 1 gennaio 1967, la legge 18 febbraio 1966, che disciplina generalmente l'assicurazione contro l'inabilità al lavoro, sia ancora in alcuni ordinamenti dell'Europa Orientale, nella quale evidentemente la figura propria dell'infortunio "in itinere" tende a scomparire o ad essere superata in un quadro sociale più generale in cui si considerano tutte le varie inabilità al lavoro.

Premesso che l'infortunio "in itinere" non va ovviamente confuso con quello occorso sulla strada quando ivi si svolge l'attività lavorativa, che pertanto è un normale infortunio avvenuto in actualità di lavoro, affermavamo prima che il criterio dell'indennizzabilità deve attualmente ricollegarsi alla presenza della c.d. occasione

di lavoro.

Per l'interpretazione che c'interessa fu decisivo l'insegnamento del Carnelutti, che elaborò la nota tesi, poi largamente seguita dalla dottrina e dalla giurisprudenza, della risarcibilità dei soli infortuni professionali, quelli cioè il cui rischio è determinato dallo stesso lavoro. Secondo questa visuale si è distinto il "rischio generico", non risarcibile in quanto indipendente dalle condizioni peculiari dell'attività lavorativa svolta e che grava sul lavoratore come su qualsiasi altra persona, dal "rischio specifico", che deriva dalle particolari condizioni delle varie lavorazioni e grava quindi esclusivamente sul lavoratore, in quanto connesso alla prestazione di lavoro, e dal "rischio generico aggravato" per il quale le circostanze del lavoro costituiscono un'aggravante a carico del lavoratore rispetto al rischio generico, ambedue risarcibili.

A tale concezione largamente prevalente ed in linea del resto con lo spirito informatore della normativa vigente, si sono contrapposte solo alcune opinioni isolate della dottrina. Secondo il criterio della dipendenza lavorativa, questa dovrebbe essere presente al momento del verificarsi dell'evento lesivo perché ne scaturisca la risarcibilità, cosicché dato che il rapporto in dipendenza ha inizio quando il lavoro comincia a svolgersi e termina con la sua cessazione, l'infortunio "in itinere", verificandosi sempre al di fuori del luogo di lavoro, non sarebbe mai indennizzabile.

All'altro estremo si è affermato, invece che per rendere risarcibile l'infortunio basterebbe un rapporto congiunturale ed estrinseco tra lavoro e sinistro, cioè un rapporto di semplice occasione intransitivamente inteso, e quindi l'infortunio sulle vie del lavoro sarebbe di regola risarcibile. Su una linea, in un certo senso intermedia, si pone quella visuale che individua nelle soluzioni sopra delineate un mero empirismo casistico che risolve le singole ipotesi caso per caso senza fornire una regola generale da cui si possa ricavare la risarcibilità o la non risarcibilità dell'infortunio "in itinere".

Invero l'esigenza di una disciplina specifica della materia determinò l'inserimento, nella legge delega 19 gennaio 1963, n. 15, per l'emanazione del Testo Unico sugli infortuni sul lavoro e le malattie professionali, di una norma *ad hoc* (art. 31). La norma non fu però mai attuata.

L'art. 31 della legge delega n. 15/1963 delegava il governo a disciplinare l'istituto dell'infortunio in itinere, in modo che fossero ricompresi "nella tutela assicurativa gli eventi occorsi al lavoratore durante il percorso di andata e ritorno dal luogo di residenza a quello di lavoro salvo il caso di interruzione o deviazione per motivi di interesse personale o comunque indipendenti dal lavoro, ed in maniera che fossero regolamentati "i casi di infortunio occorsi durante il trasferimento alla località di lavoro o durante il ritorno di lavoratori ingaggiati per attività da svolgere in località distanti dalle loro residenze, purché il normale o prestabilito itinerario di andata e di ritorno non sia stato mutato o interrotto, se non per necessità essenziali".

In seguito alla mancata attuazione dell'art. 31 della legge delega fu sollevata questione di legittimità costituzionale per l'attuazione soltanto parziale della delega. ma la Corte Costituzionale rigettò la questione, negando l'illegittimità del DPR 30 giugno 1965, n. 1124, emanato in parziale attuazione della delega stessa e configurando per tale parziale attuazione solo una responsabilità politica dell'esecutivo nei confronti del Parlamento.

Le condizioni di indennizzabilità.

Il rischio determinato dal lavoro viene definito in dottrina “specifico” per distinguerlo da quello estraneo al lavoro, che viene definito “generico”. Il primo (rischio specifico) incombe solo sui lavoratori e dà luogo quindi all’infortunio professionale; il secondo incombe, invece su, tutti i cittadini e non dà luogo a infortunio professionale.

In pratica, il rischio lavorativo è quello direttamente o indirettamente ricollegabile al lavoro, intendendosi per quest’ultimo il rischio generico aggravato dal lavoro. Non è rischio lavorativo il rischio generico (non aggravato) e quello elettivo e cioè assunto per libera scelta.

La nozione di rischio generico aggravato ha fondamentale importanza per l’attribuzione del carattere professionale al c.d. infortunio *in itinere* e, cioè, dell’infortunio avvenuto fuori del luogo e dell’orario di lavoro.

Secondo il tradizionale indirizzo della Cassazione, seguito dall’INAIL, nelle “Linee guida” emanate il 4 maggio 1998, l’infortunio in itinere (occorso al lavoratore nel recarsi al lavoro o nel ritornarne) può ritenersi avvenuto in occasione di lavoro ed essere indennizzabile, quando l’attività anteriore o successiva alla prestazione vera e propria sia richiesta o necessitata dal modo della sua esecuzione imposto dal datore di lavoro o da circostanze di tempo e di luogo che prescindono dalla volontà di scelta del lavoratore, cosicché tra detta attività ed il rischio ad essa inerente venga a costituirsi un rapporto di causa ad effetto, idoneo a trasformare il rischio generico in rischio specifico di lavoro.

Nella lettera-circolare n. 202 dell’8 luglio 1999, l’INAIL, Direzione Centrale Prestazioni, Uff. 1, rileva che sulla nozione di rischio generico aggravato coesistono nella giurisprudenza della Corte di Cassazione due linee interpretative: “ Accanto alla impostazione tradizionale, secondo la quale il rischio generico è assicurativamente protetto solo in presenza di specifici elementi professionali che ne determinano, in ordine di intensità o di frequenza, un incremento, con conseguente aumento delle probabilità che l’infortunio accada, si sta affermando un altro e più estensivo filone interpretativo, secondo il quale il rischio generico deve ritenersi aggravato dal lavoro, e quindi assicurativamente coperto, se e in quanto è affrontato necessariamente per finalità lavorative, senza bisogno di ulteriori elementi specificanti.”

A questo più recente ed estensivo orientamento della Suprema Corte l’Istituto ha ritenuto di adeguarsi e, pertanto, diversamente da prima, il rischio generico è considerato “aggravato”, capace, quindi, di generare l’infortunio professionale, quando il lavoratore, per motivi di lavoro, non può esimersi dall’affrontarlo. Sulla base del vecchio indirizzo l’Istituto escludeva l’indennizzabilità dell’infortunio in itinere occorso al lavoratore che percorreva a piedi una strada aperta al pubblico o che per spostarsi, si serviva di mezzi pubblici, considerando entrambe queste modalità “rischio generico” e, cioè, rischio non ricollegabile, neppure indirettamente, al lavoro.

Il nuovo indirizzo riconosce, invece, la tutelabilità dell’infortunio in itinere, per il solo fatto che ne siano accertate la normalità del tragitto e la percorrenza in orari confacenti con quelli lavorativi.

Sostiene, infatti, che il rischio generico che incombe su qualsiasi utente della strada viene aggravato dal fatto che il tragitto è finalizzato a raggiungere il luogo di lavoro o a fare ritorno a casa, non avendo il lavoratore possibilità di scelta diversa.

Il nuovo indirizzo afferma, in sostanza, che lo scopo del percorso (*itinere*) seguito necessariamente dal lavoratore per portarsi sul luogo di lavoro o per tornare a casa (rapporto finalistico o strumentale), costituisce il “*quid pluris*” (valore aggiunto) richiesto per l’indennizzabilità dell’infortunio in itinere, rispetto al rischio generico che incombe su tutti gli utenti della strada, consentendo di affermare che l’ambito spaziale del rischio in itinere protetto inizia con l’uscita dall’abitazione dell’assicurato e termina con l’ingresso nell’abitazione medesima.

Conclusivamente, l’INAIL ritiene oggi che l’infortunio in itinere è indennizzabile, oltre che nelle ipotesi tradizionali indicate nelle linee guida del 4 maggio 1998, anche nei casi di percorsi a piedi o su mezzi

pubblici o di percorsi misti, a condizione che siano accertate le finalità lavorative, la normalità del tragitto e la compatibilità degli orari.

La normalità del tragitto impone che questo sia effettuato senza deviazioni e a piedi e/o con i mezzi pubblici; l'uso del mezzo privato implicherebbe una scelta la quale, se non necessitata dal lavoro ricadrebbe nell'ipotesi del rischio elettivo e, quindi, non darebbe luogo a tutela da parte dell'INAIL.

Il predetto indirizzo è stato pienamente accolto dall'art. 12 del d.lgs. 23 febbraio 2000, n. 38, secondo cui, salvo il caso di interruzione o deviazione del tutto indipendenti dal lavoro o, comunque non necessitate, l'assicurazione INAIL comprende l'infortunio *in itinere*, inteso come l'infortunio occorso 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 o 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, come espressamente affermato dall'art. 12 del decreto legislativo 23/02/2000, n. 38. Restano in questo caso esclusi gli infortuni direttamente cagionati dall'abuso di alcolici e di psicofarmaci o dall'uso non terapeutico di stupefacenti o allucinogeni, nonché quelli del conducente di veicolo a motore, sprovvisto di patente.

Peraltro l'infortunato, sicuramente soggetto al rischio comune gravante su tutti gli utenti della strada, deve ritenersi esposto ad un rischio aggravato connesso sia ai tempi della prestazione lavorativa, sia al suo stato psicologico derivante dall'avvenuta esecuzione di tale prestazione, sia ai tempi necessitati dai mezzi pubblici che egli è costretto a prendere per compiere il tragitto tra la propria abitazione ed il luogo di lavoro. L'infortunato non si trova nella condizione di rischio normale, comune a tutti gli utenti della strada, in quanto versa in una condizione psicologica connessa ai tempi ristretti che lo inducono ad affrettare il tragitto e ad attraversare la strada senza la accortezza necessaria.

In sostanza la Corte di Cassazione, con sentenza n. 3970/99, ha tenuto ad affermare che il generico rischio della strada, al quale sono indistintamente esposti gli utenti della stessa, può diventare rischio specifico di lavoro quando a quel rischio si accompagna un elemento aggiuntivo e qualificante, per il quale l'infortunio su strada viene a trovarsi in rapporto di stretta e necessaria connessione con gli obblighi lavorativi e quando lo stato di stress è attribuito allo stato psicologico derivante dai tempi della prestazione lavorativa in rapporto anche ai tempi trascorsi sui mezzi pubblici, quel tipico stato di stress che affligge in particolare, secondo la Cassazione, i pendolari, dal punto di vista della tutela assicurativa, è un normale esempio da collegarsi all'infortunio "*in itinere*".

Le modalità di spostamento.

E' altresì importante valutare se il lavoratore sia obbligato a far uso di un determinato mezzo di trasporto fornito o prescritto dal datore di lavoro, che dia luogo ad un aggravamento del rischio ordinario, specialmente in caso di necessità dell'uso del veicolo privato, adoperato dal lavoratore medesimo, per il collegamento tra abitazione e luogo di lavoro, considerati gli orari lavorativi e dei pubblici servizi di trasporto e tenuto conto della facoltà del lavoratore medesimo di soggiornare in un luogo diverso da quello di lavoro, purché la distanza tra tali luoghi appaia ragionevole.

D'altronde sovente il viaggio dall'abitazione al luogo di lavoro, se effettuato con il mezzo pubblico, imporrebbe al lavoratore un dispendio di tempo eccessivo rispetto al collegamento con il mezzo proprio, arrecando inoltre un notevole disagio, prolungandone oltre misura l'assenza dalla famiglia. Pertanto l'uso del mezzo pubblico non può essere richiesto allorché comporta, un rilevante dispendio di tempo maggiore rispetto al veicolo privato. E' evidente la fattispecie dell'infortunio "*in itinere*" nel caso del lavoratore che sia costretto dalla necessità di raggiungere sollecitamente il posto di lavoro e dalla carenza di convenienti mezzi pubblici di trasporto e di mezzi posti a disposizione dal datore di lavoro, di avvalersi di un

mezzo privato, giacché tali necessità e carenze costituiscono un *quid pluris* in grado (con il concorso del nesso eziologico tra la prestazione lavorativa e l'attività svolta dal lavoratore, anteriormente a quella prestazione) di aggravare il rischio generico insito nel comportamento di un qualsiasi utente della strada, senza che abbia rilevanza il preciso momento, in cui il sinistro si verifichi, dovendo essere ugualmente tutelato, sia che avvenga durante il percorso per raggiungere il luogo dove è in attesa il mezzo privato, sia che si verifichi durante l'attesa del mezzo privato stesso, in quanto tutto l'iter di trasferimento, in una determinata ora e con determinate modalità, dall'abitazione al luogo di lavoro, costituisce la situazione di rischio generico aggravato tutelata ai sensi dell'art. 2, d.p.r. 30 giugno 1965 n. 1124.

Rientra nell'ipotesi dell'infortunio "*in itinere*" il caso del lavoratore infortunatosi nel recarsi, con la propria auto, presso la mensa convenzionata col datore, esterna al luogo della prestazione lavorativa, per la consumazione del pasto durante la relativa pausa a ciò destinata.

Molte sentenze hanno negato l'indennizzabilità di eventi occorsi a lavoratori, in percorsi casa/lavoro e con modalità cronologiche tali da ricollegarli indiscutibilmente alla prestazione lavorativa, a causa dell'utilizzo del mezzo privato adducendo che ciò rappresenterebbe un potenziamento elettivo del rischio (generico) sopportato utilizzando il mezzo pubblico su quel percorso. Si avrebbe perciò accesso all'indennizzo soltanto nel caso in cui l'utilizzo del mezzo privato sia stato determinato da assenza o carenza nelle modalità di fruizione di quello pubblico, o a precise disposizioni del datore di lavoro. Il campo della tutela si restringerebbe alle ipotesi in cui l'uso di uno specifico mezzo di locomozione sia dettato da elementi che esulano dalla volontà del lavoratore.

Se si afferma che l'assenza di idoneo mezzo pubblico costringe all'uso di quello privato, e aggrava con ciò il rischio generico, si dimostra di partire da uno dei seguenti presupposti: a) o da quello per il quale l'utilizzo del mezzo pubblico è sempre o comunque, meno rischioso di quello del mezzo privato; b) oppure da quello per cui, al di là dell'elemento "pericolosità", l'utilizzo del mezzo pubblico è da considerarsi "normale" in contrapposizione ad "anomale" alternative ad esso.

Nel primo caso ci si chiede se esistano statistiche dettagliate al punto da operare un confronto tra le pericolosità nell'utilizzo delle varie tipologie di mezzi di trasporto, ovviamente gradualizzando il rischio anche tra diversi mezzi appartenenti alla stessa tipologia (ad esempio tra un'autovettura e un ciclomotore, o tra un taxi e un treno). Nel secondo ci si chiede se esistano statistiche che permettano di valutare le diverse quantità di soggetti trasportati, su diverse tipologie di distanza, su mezzi pubblici o privati. Prendiamo ad esempio la sentenza Cass. n. 7541 del 1987 ;essa nega tutela al lavoratore infortunatosi nel recarsi a piedi al lavoro, pur riconoscendo che quella da lui percorsa era l'unica strada possibile di collegamento, adducendo che " non era presente alcun ulteriore elemento che connotasse di specificità il rischio generico dell'attività di locomozione" dimostrando così di non valutare in alcun modo il fatto che percorrere quella strada, a quell'ora, con il solo scopo di recarsi al lavoro, non può che costituire un indicatore di aggravamento del rischio generico, derivante dalla sottoposizione a quest'ultimo con modalità connesse, in modo esclusivo e determinante, alla prestazione lavorativa.

Peraltro dal punto di vista del tipo di mezzo di trasporto utilizzato, la sentenza Cass. n. 6374 del 13 luglio 1996, dimostra di non valutare in alcun modo l'utilizzo fatto del veicolo privato da parte dell'infortunato, coerentemente con quanto già emerso nella giurisprudenza della Corte.

Nel caso di sinistro verificatosi nell'intervallo di lavoro concesso al lavoratore per consumare un pasto presso la propria abitazione, si riconoscevano gli estremi dell'infortunio "*in itinere*" indennizzabile se tra il luogo dell'attività lavorativa e l'abitazione del medesimo non vi erano mezzi di trasporto urbani, che potessero consentirgli, considerati "i tempi di attesa e di percorrenza", di andare da un posto all'altro, (e viceversa) nel breve arco temporale d'intervallo di lavoro concessogli e che peraltro la distanza fra i detti luoghi, non fosse tale da rendere, in relazione anche al tempo di percorrenza, assolutamente irragionevole lo spostamento del lavoratore per essergli senz'altro consentito, nonostante esso, il pieno e regolare svolgimento di ogni proprio dovere funzionale.

E' stato peraltro ritenuto indennizzabile, come infortunio "*in itinere*" dalla Suprema Corte, l'incidente stradale subito dal lavoratore mentre si recava, utilizzando alcuni giorni liberi, presso la propria famiglia, a circa mille chilometri di distanza, facendo uso del mezzo proprio per non sottostare ai lunghi tempi imposti dai mezzi pubblici disponibili, che avrebbero ridotto sensibilmente il periodo di permanenza con i familiari.

D'altronde talune sentenze restrittive, ad es. Cass. n. 964 del 1985, hanno negato tutela all'infortunio occorso al lavoratore -ferroviere nel recarsi per necessità fisiologiche presso i bagni pubblici della stazione, in

carezza di altri servizi igienici nell'ambito della sua postazione di lavoro; tale pronuncia affermò trattarsi di infortunio occorso in luogo di pubblico transito, percorso per ragioni extralavorative e ricadente perciò in ipotesi di mero rischio generico; impostazioni contraddette da sentenze più apprezzabili, come ad es. Cass. n. 131 del 1990, che chiarì la sussistenza dell'occasione di lavoro anche in presenza della necessità di soddisfare bisogni della vita connessi strettamente all'attività lavorativa.

E' altresì configurabile come infortunio " *in itinere*" in agricoltura, l'evento occasionato a seguito dell'utilizzo di un cavallo come mezzo di trasporto; e ciò in quanto acclarata la circostanza dell'esclusività del mezzo di locomozione, necessario in considerazione dell'orografia del posto, risulta ampiamente verificata la circostanza dell'effettiva necessità del lavoratore di usare un mezzo di locomozione, così apparentemente inusuale e la necessitata esclusività del percorso al fine di accedere al posto di lavoro.

Pertanto l'elaborazione giurisprudenziale della Suprema Corte ha accolto l'uso di un mezzo di trasporto diverso da quello comunemente usato o di un mezzo di trasporto personale non prescritto dal datore di lavoro, ma da questi consentito o tollerato a cagione della mancanza di mezzi pubblici di linea o per la particolare distanza del luogo di lavoro o per la natura delle mansioni espletate, condizioni queste che rappresentano il fattore di aggravamento del rischio.

Per contro la Cassazione, confermando l'esclusione del mezzo di trasporto non reso necessario da circostanze inerenti al lavoro, bensì usato per semplice comodità personale, ha respinto una fattispecie nella quale non era esclusa l'ipotesi di un vero e proprio infortunio sul lavoro e non già di un infortunio " *in itinere*", in quanto accaduto ad un lavoratore che, pur servendosi di un mezzo di trasporto non imposto e non necessario e usato per comodità personale, era stato mandato dal datore di lavoro in luogo diverso dal cantiere e perfino allorché il mezzo di trasporto personale, se pure non fornito né imposto dal datore di lavoro per esigenze aziendali, era tuttavia da questi consentito o addirittura finanziato.

Del resto nella sentenza 1536/78 della Corte di Cassazione si evidenziano aspetti importanti riguardanti l'utilizzo dei mezzi propri diversi da quelli pubblici, affermando che l'utilizzo del mezzo privato trovi riscontro nella prestazione lavorativa con un nesso obiettivamente apprezzabile e di riferimento (anche) alle esigenze di vita del lavoratore. Si evidenzia, a sostegno di quei principi, l'ipotesi di un mezzo pubblico che copra solo parzialmente il percorso tra il luogo di lavoro e la residenza del lavoratore ovvero nel caso in cui vi sia copertura, gli orari di trasporto non siano coincidenti con i turni di servizio svolti dal lavoratore.

Un'incompatibilità anche parziale degli orari praticati dai mezzi pubblici di trasporto rispetto alle esigenze del lavoratore si pone in contrasto con quei principi fondamentali sanciti dalla Costituzione, quali la tutela della dignità sociale, della salute dell'individuo, della necessità che la durata giornaliera del lavoro non superi determinati limiti, della tutela dei compiti della famiglia nel contesto di una vita libera e dignitosa. La sentenza, nelle sue ulteriori motivazioni sancisce il principio fondamentale secondo il quale trova piena giustificazione il consumare il pasto (pur in presenza del locale mensa allestito dal datore di lavoro) presso la propria abitazione (non molto distante dal luogo di lavoro) anche mediante l'utilizzo di mezzi, anche non pubblici. Vengono così rispettate quelle "esigenze familiari ed umane" più volte menzionate dalla Suprema Corte in sentenze successive (3495/79; 1487/82; 2589/82; 3273/82 ; 1819/86 ; 883/87). L'utilizzo del mezzo proprio, adoperato

"accessoriamente" deve costituire un riferimento diretto alla prestazione lavorativa e non per libera scelta del lavoratore.

Infatti ,quando il lavoratore per recarsi al lavoro o per ritornare alla propria abitazione abbia dovuto ricorrere, a causa della mancanza od inadeguatezza della rete pubblica al proprio mezzo di trasporto, diverso da quello fornito e prescritto dall'imprenditore per lo svolgimento delle mansioni lavorative, si riscontra il nesso causale tra occasione di lavoro ed infortunio.

Invece se il mezzo di trasporto è stato concesso dal datore di lavoro, ma viene utilizzato per scopi personali non direttamente riconnessi allo svolgimento della prestazione lavorativa, non si rientra nel campo dell'infortunio " *in itinere*", per la ragione che si ricade pur sempre all'interno di quella che è la mera comodità o libera scelta del lavoratore.

In un caso singolare, si è riconosciuta l'indennizzabilità di un incidente stradale subito dal lavoratore per far rientro alla propria abitazione, al fine di consumarvi il pasto di mezzogiorno, in quanto tale rientro-effettuato con veicolo proprio per insufficienza dei collegamenti pubblici e previamente autorizzato dal datore di lavoro, era stato determinato dall'impossibilità (o quanto meno dalla rilevante difficoltà) per il lavoratore stesso di consumare presso la mensa aziendale un pasto confacente alla sua accennata condizione di salute.

Si è invece esclusa l'indennizzabilità dell'infortunio subito da una lavoratrice mentre percorreva a piedi la strada che conduceva al posto di lavoro, sulla base dell'insussistenza di un rischio diverso e superiore da quello normalmente collegato all'attività di locomozione. Altre volte l'indennizzabilità è stata negata perché non era stata data la prova che l'uso del mezzo da parte del lavoratore, era giustificato da circostanze di tempo e/o di luogo che prescindevano da una sua libera scelta.

Ciò è avvenuto in situazioni nelle quali il dipendente, per propria comodità, aveva fatto uso del mezzo privato per raggiungere la propria abitazione distante dal luogo di lavoro circa un chilometro e duecento metri, oppure in caso di utilizzo dell'autovettura privata per percorrere la distanza di trecento metri tra l'abitazione e la fermata del mezzo pubblico, o in caso di utilizzo di un ciclomotore per recarsi dal luogo di lavoro all'abitazione, distante ottococinquanta metri, durante l'intervallo di tempo per il pranzo previsto in due ore.

È stata esclusa l'indennizzabilità dell'infortunio "*in itinere*" nel compiere il tragitto servendosi di pubblici servizi di trasporto, trattandosi di un comune rischio gravante su tutti i cittadini (Cassazione, nn. 7448/87; 5173/88 la quale ultima ha escluso l'indennizzabilità di un danno causato al lavoratore dalla brusca frenata dell'autobus di linea urbana su cui viaggiava). Va peraltro evidenziato che di recente la Corte di Cassazione, con pronunce concernenti un unico caso di infortunio collettivo (vedi per tutte la sentenza n. 453/98) ha ritenuto indennizzabile l'evento occorso con l'uso di un mezzo pubblico di trasporto extraurbano, sulla base di considerazioni che per la portata innovativa, non si ritiene - si afferma nello studio dell'INAIL - possano essere tradotti in indirizzi operativi prima di una loro ulteriore verifica ed eventuale conferma della stessa Corte. Riguardo alla definizione di pubblico servizio di trasporto, si legge ancora nel documento, si precisa che non deve considerarsi tale quello del taxi, trattandosi di servizio di trasporto individuale e non collettivo che, se pure è soggetto a licenza amministrativa ed è offerto al pubblico, non è tenuto come i servizi pubblici di linea al rispetto di un determinato orario ed è destinato al soddisfacimento di poche persone. (Cassazione, n. 2837/84).

Non è riconosciuto infortunio *in itinere* anche nel caso in cui questo avvenga nel compiere il tragitto usando un mezzo di trasporto privato, pur esistendo "adeguati servizi pubblici o pur essendo l'iter percorribile a piedi, in quanto tale uso non è necessitato dalle modalità di prestazione del lavoro e il rischio è stato dal lavoratore liberamente scelto.

Pertanto quando il luogo di dimora del lavoratore e quello dove deve svolgere l'attività lavorativa sono collegati da pubblici servizi di trasporto, non è indennizzabile l'infortunio subito dal lavoratore stesso che usi un mezzo di trasporto diverso, poiché tale uso non è stato imposto dalle modalità di prestazione del lavoro ed il rischio (c.d. elettivo) è stato liberamente scelto dal lavoratore. Se invece a prescindere dall'esistenza di pubblici servizi di trasporto, il datore di lavoro mette a disposizione dei dipendenti mezzi di trasporto propri, in tal caso l'infortunio si rivela connesso alla prestazione di lavoro ed è quindi indennizzabile dal momento che i mezzi di trasporto in questione vengono ad essere specificamente utilizzati proprio in funzione della prestazione dell'attività lavorativa oggetto del contratto di lavoro. Sicché il loro uso è evidentemente determinato da quest'ultima. Qualora, infine, i mezzi di trasporto pubblico non esistano o, pur esistendo, non coprano l'intero percorso fra la dimora del lavoratore ed il luogo di lavoro, ovvero osservino orari diversi rispetto ai turni, il prestatore, per essere in grado di adempiere alle obbligazioni derivanti dal contratto di lavoro, deve utilizzare altri mezzi comportanti un proprio specifico rischio, diverso da quello inerente all'uso di pubblici servizi.

Assume preminente rilievo la connessione obiettiva fra uso del mezzo privato, esigenze organizzative della prestazione di lavoro e mancanza dei mezzi pubblici idonei al soddisfacimento di dette esigenze. In particolare, l'utilizzo da parte del dipendente di un veicolo privato che colleghi la sua dimora colla sede lavorativa deve tenere conto: a) delle difficoltà determinate dalla carenza di mezzi di trasporto pubblico; b) della peculiarità dell'orario di lavoro.

A tale riguardo occorre verificare l'attualità degli orari dei pubblici servizi rispetto all'orario di lavoro. Il che significa, secondo un criterio di ragionevolezza che vanno considerati compatibili con l'uso del mezzo di pubblico trasporto solo le attese non eccessivamente lunghe in relazione all'inizio ed al termine dei turni di lavoro. In altre parole, ove si accerti che pur esistendo pubblici servizi di trasporto, si debbano attuare tragitti intermedi oppure attendere all'inizio del turno di lavoro o al ritorno dal lavoro, il transito del mezzo pubblico, si deve tener conto di taluni elementi, quali la lunghezza dei percorsi e la durata delle attese che possono costituire per il lavoratore un rilevante disagio con ulteriore consumo delle sue energie e prolungamento oltre misura dell'assenza dalla famiglia, nonché della eventuale possibilità per il lavoratore di

soggiornare in un luogo diverso da quello lavorativo, ma situato ad una distanza ragionevole da quest'ultimo. In questa ipotesi bisognerà valutare l'entità delle distanze intercorrenti fra il luogo di residenza del lavoratore e quello di lavoro ovvero fra i predetti luoghi e la più vicina stazione o fermata del pubblico servizio, accertando se sia conforme a ragionevolezza oppure no che dette distanze (o quelle residue) siano percorse a piedi; il costo delle diverse soluzioni e la durata dell'interruzione lavorativa (ad es. nel caso in cui il lavoratore si rechi a casa per consumare il pasto durante la sospensione del lavoro).

Ove si ammetta la necessità di un mezzo di trasporto diverso da quello pubblico, non rileva la circostanza che il mezzo stesso sia di proprietà del datore di lavoro o invece appartenga al lavoratore, né rileva il fatto che quest'ultimo sia stato o meno autorizzato all'uso. Questo perché la connessione con l'attività lavorativa va considerata nel suo aspetto oggettivo e intrinseco, non in relazione alla proprietà del mezzo. Se così fosse, infatti, si rimetterebbe l'indennizzabilità dell'infortunio alla discrezionalità del datore di lavoro, a seconda che ponga o meno a disposizione del dipendente un mezzo di trasporto dell'impresa, ovvero autorizzi o meno il dipendente stesso ad utilizzare un mezzo proprio; il che non è considerato ammissibile (a parte quanto si è già detto sull'indennizzabilità in ogni caso dell'infortunio accaduto durante l'uso di mezzi messi a disposizione dal datore di lavoro stesso. Per altro verso è irrilevante il tipo di mezzo di trasporto utilizzato dal lavoratore, qualora ne sia riconosciuta la necessità e il nesso stesso rientri fra quelli ammessi alla circolazione.

Inoltre, ove si tratti di lavoratori di modeste condizioni economiche, non rileva ai fini del diniego dell'indennizzabilità dell'infortunio, la circostanza che si tratti di mezzi meno sicuri di altri, come i ciclomotori e simili.

Nel valutare la lunghezza dei percorsi non coperti dal servizio pubblico e la durata delle attese, si deve poi considerare l'eventuale apprestamento da parte del datore di lavoro di mense e/o alloggi per i lavoratori.

Per altro verso, privilegiando le esigenze umane e familiari, si ritiene ingiustificato il sacrificio della permanenza ulteriore del lavoratore fuori della propria abitazione, allorché i luoghi di ristoro e di pernottamento siano situati in località distanti rispetto a quello di lavoro e se la residenza del prestatore di lavoro si trovi in luogo raggiungibile in breve tempo, anche con l'uso di un mezzo di trasporto diverso da quello pubblico.

Il collegamento del tragitto ad esigenze e finalità lavorative.

Pertanto perché l'infortunio sia indennizzabile è necessario che si verifichi mentre il lavoratore percorre la strada che lo conduce al posto di lavoro o da questo a casa. Si deve trattare cioè di un itinerario che si svolge per motivi che esulino dalla facoltà di scelta del lavoratore, costretto in tal modo, ad affrontare un rischio differente da quello che sopporta l'utente dei comuni mezzi di trasporto pubblico lungo le ordinarie vie di comunicazione. Sotto tale profilo può configurarsi un infortunio ove il prestatore debba percorrere una strada pericolosa nel senso che presenti rischi più gravi rispetto alle normali vie di comunicazione. Fu peraltro riconosciuta l'indennizzabilità di un infortunio mortale di un dipendente incaricato alle vendite che si era recato, fuori dell'orario di lavoro e lontano dal luogo di lavoro, avvalendosi della propria automobile, ad una cena di affari, strumentale alla conclusione di contratti commerciali di acquisto.

Peraltra la *ratio* del principio di origine giurisprudenziale, che ha ricondotto all'occasione di lavoro l'infortunio "in itinere", è nella sussistenza di un rischio generico aggravato, e non elettivo, nel recarsi o nel tornare dal luogo di lavoro che fa sì che l'infortunio incorso durante il viaggio sia eziologicamente riconducibile all'attività lavorativa. Dalla *ratio* deriva che non rileva la frequenza del viaggio, bensì la normalità dell'esigenza di esso. Poiché è normale l'esigenza di tornare a casa dopo il lavoro, ove nell'itinerario si incontri un rischio generico aggravato rispetto a quelli che normalmente si incontrano negli spostamenti da un luogo all'altro, l'infortunio incorso nell'itinerario è riconducibile causalmente al lavoro e perciò indennizzabile. Va rilevato che l'esigenza di tornare a casa dopo il lavoro è personale, ma questo carattere, sussistendo anche quello della normalità, non comporta l'elettività del rischio e l'esclusione della tutela infortunistica.

Per i lavoratori che lavorano in luogo diverso da quello della famiglia il viaggio quotidiano rientra nella normalità quando la distanza tra i due luoghi sia ragionevole. Quando sia maggiore è ragionevole invece che il lavoratore trasferisca la propria abitazione e la famiglia a congrua distanza dal luogo di lavoro. In caso contrario il rischio del viaggio diventa elettivo e non indennizzabile. Quando invece il luogo di lavoro si trasferisce da cantiere a cantiere in luoghi diversi e molto distanti è ragionevole che il lavoratore trasferisca temporaneamente solo la propria personale dimora in prossimità dei cantieri, ma conservi l'esigenza di tornare a casa presso la famiglia, se non quotidianamente, con la periodicità che ragionevolmente la distanza consente. Questa esigenza, identica a quella del lavoratore che quotidianamente possa tornare a casa, ha i medesimi caratteri di personalità e normalità. Conseguentemente il rischio generico aggravato che il lavoratore incontri nei periodici viaggi per tornare alla propria famiglia, non può dirsi elettivo e deve ritenersi, al pari di chi lo affronti giornalmente, conseguentemente al lavoro e perciò indennizzabile.

Non rilevano pertanto le censure concernenti la distanza in quanto essi nella specie sarebbero congruenti con un pendolarismo quotidiano o settimanale, né quelle che allegano la personalità dell'esigenza atteso che questo carattere è comune a tutte le ipotesi di infortunio "in itinere", né infine quelle che deducono l'eccezionalità di essa, essendo quella di tornare alla propria famiglia esigenza naturale e giuridicamente correlata al rapporto di lavoro, in quanto la Costituzione stessa prevede il lavoro come destinato a soddisfare le esigenze vitali della famiglia (art. 36).

Nella sentenza della Corte di Cassazione n. 6625 del 30 luglio 1987, secondo cui l'infortunio occorso al lavoratore mentre si reca sul posto di lavoro o durante il viaggio di ritorno alla propria abitazione al termine dell'attività lavorativa è indennizzabile non solo quando lo stesso lavoratore sia costretto a percorrere una strada che porti esclusivamente al luogo di lavoro e presenti rischi diversi e più gravi rispetto alle normali vie di comunicazione, ovvero sia obbligato a far uso di un particolare mezzo di trasporto fornito o prescritto dal datore di lavoro, che dia luogo ad un aggravamento del rischio ordinario, ma anche quando si accerti: a) la sussistenza di un nesso eziologico tra il percorso seguito e l'evento, nel senso che tale percorso costituisce per l'assicurato l'iter normale per recarsi al lavoro o per tornare alla sua abitazione; b) la sussistenza di un nesso causale, sia pure occasionale, tra l'itinerario seguito e l'attività lavorativa, nel senso che il primo non deve essere dal lavoratore percorso per ragioni personali o in orari non ricollegabili alla seconda; c) la necessità dell'uso del veicolo privato, adoperato dal lavoratore, per il collegamento tra abitazione e luogo di lavoro, considerati gli orari lavorativi e dei pubblici servizi di trasporto e tenuto conto della facoltà del lavoratore di soggiornare in un luogo diverso da quello di lavoro, purché la distanza tra tali luoghi appaia ragionevole (conforme sentenza Cass. n. 2128/86).

Anche il buio della notte può in determinati casi (per es. mancanza di illuminazione elettrica nella zona che si è costretta ad attraversare), costituire elemento aggravante del rischio generico.

Pertanto l'infortunio "in itinere" è indennizzato ogni volta che si sia verificato per aver dovuto il lavoratore seguire un percorso particolarmente disagiata e rischioso (strada di montagna, traghetto di fiume, ecc.) vincolato all'ubicazione del luogo di lavoro, o per aver dovuto far uso di mezzi speciali di trasporto apprestati dall'impresa datrice di lavoro o resi necessari dalla lunghezza del percorso e dalla mancanza o impossibilità di utilizzazione di mezzi pubblici (teleferiche, camion, quadropedi, biciclette, automezzi vari, ecc.) o per aver dovuto trasportare strumenti e materiali di lavoro pesanti o ingombranti, tali da risultare di impaccio, o per aver dovuto affrontare il rischio della oscurità (per turni di notte in luoghi di lavoro situati in località non dotate di illuminazione pubblica, ecc.).

Peraltro rientrano nel concetto di fatto di servizio non soltanto gli eventi che accadono durante gli spostamenti che l'impiegato è costretto a compiere allorché per ordine superiore deve recarsi in altra sede, ad esempio in missione, o comunque in altra località per assolvere determinati compiti, ma altresì gli eventi dannosi che si verificano lungo il percorso che è tenuto a seguire per recarsi dall'abitazione all'ufficio e viceversa sempre che ricorrano determinate condizioni o meglio che non si siano verificate situazioni tali da interrompere il diretto percorso e conseguente il nesso di causalità, purché nel viaggio di andata e ritorno il lavoratore medesimo non abbia interrotto e modificato il percorso abituale per cause non dipendenti dal lavoro o da necessità essenziali.

D'altronde ci si potrebbe chiedere che cosa debba intendersi per residenza abituale, dato che il concetto di residenza ha insito in sé quello di abitualità (art. 43 cod. civ.) e che il lavoratore può trovarsi nella necessità di cambiare spesso abitazione. Ed un altro interrogativo può sorgere con riferimento al percorso abituale in un grande centro urbano, percorso che potrebbe anche rivelarsi in dati momenti impraticabile e non conveniente. Sono questo ed altri, gli interrogativi che sorgono inevitabilmente ogni volta che si è di fronte

all' infortunio di un operaio sulla strada e che devono essere risolti anche in relazione alla ubicazione del posto di lavoro ed agli orari di inizio o di fine dell'attività lavorativa; che richiederebbero ogni volta immediate e difficili indagini (sopralluoghi, testimonianze, ecc.) destinate per gran parte a restare approssimative ed incerte specialmente quando non ci si possa avvalere dei rilievi della polizia.

D'altronde il rischio della strada, incombente sul lavoratore durante il tragitto dal luogo di residenza al luogo di lavoro, è coperto dall'assicurazione solo se direttamente determinato e quindi reso specifico, dalla prestazione di lavoro. Nell'indagine poi, volta ad identificare e definire quel *quid pluris* specificante il rischio dell'assicurato nell'infortunio "*in itinere*", particolarmente nel caso, in cui il percorso tra abitazione e luogo di lavoro debba essere percorso a piedi, va distinto l'orientamento, secondo il quale l'elemento specificante il suddetto rischio va individuato in situazioni attinenti alla reale conformazione e quindi all'ubicazione, alla struttura o comunque a peculiarità caratterizzanti materialmente quel determinato percorso da seguire necessariamente ed in via esclusiva per raggiungere il posto di lavoro - tali da differenziare detto percorso, per obiettive particolarità, dalle vie di comunicazione solitamente prescelte dalla generalità degli utenti, e tali quindi da connotare e distinguere il percorso stesso per la presenza di obiettivi rischi e pericoli diversi dal rischio generico dell'attività di locomozione. In altre decisioni il predetto elemento aggravante (il *quid pluris*), specificante il rischio proprio dell'infortunio in itinere è stato ravvisato, non solo nell'ipotesi di obiettive caratteristiche di pericolosità del percorso esclusivo conducente al posto di lavoro, ma anche nell'ipotesi in cui ricorrano peculiarità di situazioni che, pur potendo teoricamente riguardare la generalità degli utenti della strada, si verificano in occasione di particolari ed inconsuete circostanze di tempo implicant un rischio aggravato che l'assicurato è obbligato ad affrontare proprio per le necessità dovute all'espletamento del suo lavoro; così come nel caso in cui l'assicurato sia obbligato anche in ragione dell'orario di lavoro a percorrere un tratto di strada in ore notturne o con scarsa visibilità ovvero in condizioni meteorologiche avverse e particolarmente negative e sia quindi sottoposto per precise esigenze lavorative ad un rischio di infortunio maggiore ed aggravato rispetto a quello affrontato normalmente, nell'uso consueto della strada, dalla generalità degli utenti.

Nell'applicazione giurisprudenziale, pertanto, mentre non sorgono dubbi sulla qualificazione dell'infortunio quando il percorso costituisca esplicazione di attività lavorativa, la quale per la sua stessa natura debba svolgersi sulla pubblica via ed eventualmente a bordo di comuni mezzi di trasporto (caso del fattorino, dell'autista, dello spazzino, ecc.), sono sorte controversie trattandosi di percorsi compiuti dal lavoratore in connessione più o meno diretta con la sua condizione professionale; tra i casi di specie più frequenti possono essere menzionati i seguenti :- percorso tra due luoghi di lavoro - percorso compiuto per svolgere specifici incarichi ricevuti dal datore di lavoro. - percorso compiuto per recarsi in una diversa sede dell'azienda al fine di trattare questioni relative al rapporto di lavoro. - percorso compiuto per recarsi nel luogo di vendita dei prodotti (lavoratori agricoli, artigiani, lavoratori a domicilio ecc.). Per quanto concerne il percorso compiuto per svolgere particolari incarichi assegnati dal datore di lavoro è stato ritenuto trattarsi di infortunio "*in itinere*" l'infortunio occorso a un lavoratore agricolo mentre si reca in paese a prelevare concimi e sementi. I percorsi suddetti (ed altri similari) sono stati considerati talvolta come attività accessorie rispetto all'esplicazione dell'attività lavorativa, che costituisce il titolo dell'assicurazione obbligatoria, e quindi attratte nel rischio proprio di questa; talvolta, invece, come fattispecie di rischio in itinere, con la conseguente indennizzabilità dell'infortunio sulla base di quelle particolari e ben delimitate circostanze che consentono di collegare, secondo l'interpretazione prevalente, il rischio dell'*iter* a quello del lavoro.

Le suddette controversie derivano dalla difficoltà di circoscrivere l'ambito dell'attività lavorativa, in relazione al carattere normalmente continuativo di essa e della conseguente varietà delle sue esplicazioni e delle concrete circostanze in cui può trovarsi il lavoratore per motivi di lavoro, che in talune attività, come quella agricola, finiscono per confondersi con quelle della vita individuale e familiare. In generale può affermarsi che devono essere imputati al lavoro tutti quei comportamenti e quelle circostanze in cui il lavoratore viene a trovarsi per adempiere gli impegni derivanti dall'attività professionale che svolge.

Trattandosi di lavoro subordinato si può utilizzare il criterio della dipendenza, cioè dell'inserimento del lavoratore nell'organizzazione produttiva predisposta dal datore di lavoro, con il conseguente condizionamento della sua libertà d'agire; per il lavoratore autonomo si deve considerare invece, il risultato economicamente utile proprio dell'attività professionale dell'assicurato e conseguentemente il percorso potrà essere incluso nella prestazione di lavoro, compresa nell'assicurazione, ove esso costituisca quanto meno un inizio della realizzazione dell'obiettivo proprio di questa (come nel caso dell'artigiano che durante il percorso provveda in via non occasionale all'acquisto dei materiali, alla stipula dei contratti, allo scambio dei prodotti ecc.). Nell'uno e nell'altro caso si tratta, pertanto di stabilire se l'*iter* faccia parte del lavoro come

attività accessoria (preliminare o consequenziale); la questione assume carattere pregiudiziale in quanto la risposta affermativa comporterebbe il riconoscimento in ogni caso dell'occasione di lavoro, mentre quella negativa lascia impregiudicata la ricerca delle condizioni di indennizzabilità dell'infortunio in itinere.

Alla facile osservazione che il lavoratore non potrebbe svolgere la sua attività se non si recasse nel luogo di lavoro si può opporre che la qualificazione di un'attività come accessoria non può fondarsi sul solo criterio della *conditio sine qua non*, ma sulla possibilità di inserimento della medesima nell'organizzazione aziendale, inserimento che, per quanto concerne l'iter, deve escludersi quando esso risulti collegato al lavoro soltanto, per il luogo di destinazione e non anche per l'oggetto specifico dell'organizzazione aziendale (la necessità di recarsi nel luogo di lavoro è comune a qualsiasi attività), nel senso che sia preordinato alla realizzazione di esso e ne costituisca quanto meno una fase iniziale.

La questione presenta notevole complessità in tema di infortunio in itinere agricolo per la latitudine dell'impresa agricola, sovente frazionata in diversi poderi, e per la difficoltà di una netta distinzione fra attività svolte per scopi lavorativi e attività domestiche o personali; il criterio di delimitazione tra le une e le altre deve essere individuato nella specifica destinazione dell'attività che si considera alla realizzazione dell'oggetto dell'impresa agricola, che non è esclusa dall'esistenza di un concomitante interesse personale o domestico dell'assicurato, ma non può giungere a comprendere le ipotesi di mera concomitanza.

Il rischio elettivo.

È indispensabile in ogni caso il rapporto causale, anche se indiretto, tra l'evento e il lavoro. L'infortunio torna ad essere non tutelato tutte le volte in cui avviene una interruzione volontaria di tale nesso e, quindi, non è indennizzabile l'infortunio occorso al lavoratore, che ad esempio, rientrando a casa dopo il lavoro, durante l'iter ferma la sua auto e si reca presso il circolo del quale è socio per consumare un caffè e per fare una partita a carte con gli amici, o devia dal percorso normale ed abituale per andare a trovare un amico o un parente e, nel corso di tali soste o di tali deviazioni, viene investito da un ciclista o da un'auto. In tali e simili casi, non vi è dubbio che le soste e le deviazioni per motivi personali hanno interrotto il nesso di causalità tra l'evento e il lavoro, sia in termini di circostanze di luogo (l'infortunio avvenuto all'uscita del circolo non sarebbe avvenuto se non ci fossero state l'interruzione del viaggio e la sosta), che di tempo, che non può e non deve essere lontano, al di fuori di ogni ragionevolezza, dalla durata media normale di copertura del percorso da e per il lavoro.

È altresì da riferire a rischio elettivo l'infortunio verificatosi mentre il lavoratore si avvia a riprendere il lavoro dopo lo sciopero al pari dell'infortunio occorso durante lo sciopero.

Occorre quindi ribadire che il rischio elettivo non presuppone in ogni fattispecie una attività lavorativa colposamente svolta. Una siffatta circostanza, pur presentandosi con innegabile frequenza, non deve essere assunta a presupposto indispensabile per la nozione di rischio elettivo.

La Cassazione ha configurato il rischio elettivo pure nella ipotesi in cui esso dipenda da situazioni riferibili ad una scelta del lavoratore, la quale si pone come antecedente storico necessario dei successivi comportamenti dello stesso anche se rivolti alla ripresa dell'attività lavorativa.

Conseguentemente in tal caso non si verifica la eziologia professionale dell'evento e pertanto il rischio, al quale il lavoratore è esposto non è riconducibile alle esigenze dello svolgimento del lavoro, ma piuttosto alle diverse ragioni di autotutela che dal lavoro lo hanno allontanato.

La liceità del comportamento non esclude la eventuale elezione del rischio. Pertanto agli effetti dell'assicurazione infortuni, rischio elettivo e colpa, lungi dall'identificarsi, debbono concettualmente distinguersi.

Nel caso specifico durante lo sciopero il lavoratore agisce a tutela dei propri interessi collettivi del tutto svincolato da quel legame di subordinazione e cooperazione ai fini dell'impresa che caratterizzano il rapporto di lavoro; il che recide ogni collegamento tra il rischio del quale il soggetto rimase vittima e la finalità dell'impresa o l'attività lavorativa, qualificando il primo come rischio elettivo, le cui conseguenze non

possono che ricadere integralmente sul soggetto che con la propria scelta a quel rischio ha dato causa.

In tal caso ,infatti, a differenza di quanto avviene nelle ipotesi di infortunio in itinere indennizzabile o d'infortunio occorso durante le brevi soste del lavoro per soddisfare elementari esigenze di vita (soste-pasto, ad es.)-, il rischio cui è esposto il lavoratore non è riconducibile alle esigenze lavorative.

Deve pertanto ritenersi che nel complesso del comportamento di un soggetto ,che, avendo volontariamente interrotto il percorso di ritorno dal podere ove aveva riconsegnato gli attrezzi,al paese ove abitava,in quanto come ritenuto in fatto dalla sentenza in esame-egli si era fermato per oltre 4 ore in una trattoria, per esclusive sue esigenze personali, di riposo, di distensione e ristoro, la ripresa del viaggio di ritorno alla guida del proprio trattore, in ora ormai notturna (1,30 del 2 aprile 1972) costituiva un'attività del tutto diversa e separata ed indipendente dall'attività lavorativa; erano invero subentrati il suo comportamento e la sua accettazione volontaria di un viaggio,con un mezzo di difficile conduzione, su strada notturna e dopo una lunga sosta, che rispondeva ad una normale fase di trasferimento,avendo già egli posto volontariamente termine al ciclo lavorativo all'atto della sosta. Ciò non soltanto per una mera interruzione avente carattere temporale fra il lavoro ed il rientro, ma per la esclusione ormai così attuata di ogni collegamento causale fra l'attività di consegna degli attrezzi ed il connesso relativo completamento con il rientro nella sua abitazione. Pertanto al momento dell'incidente mortale del soggetto si poteva ritenere esclusa l'occasione di lavoro.

Infatti nella specie, l'attività di rientro dell'assicurato- dopo l'espletamento e l'interruzione volontaria e definitiva del lavoro - lungo una strada di generale traffico in ora notturna ed alla guida di un mezzo di difficile conduzione, rientra nella sfera di generico rischio per l'uso della pubblica via e con un mezzo di trasporto scelto dal lavoratore,senza alcun necessario collegamento con gli specifici rischi della obbligatorietà ed esclusività del percorso e della necessità di un mezzo particolare di trasporto per esigenze di lavoro (cfr. sentenze 4 aprile 1978 n. 1536; 21 giugno 1979 n. 3495). Essendo così escluso anche sotto questo profilo,il permanere di qualunque rischio generico aggravato o specifico,per il mero trasferimento con le modalità anzidette lungo una strada pubblica dopo la pregressa attività di riconsegna degli attrezzi agricoli,non è dato riconoscere l'indennizzabilità dell'infortunio come avvenuto in itinere.

Del resto si ha il rischio elettivo quando c'è la creazione da parte del prestatore d'opera di una situazione pericolosa svincolata dalle esigenze della lavorazione e quindi non meritevole della tutela assicurativa.

Infatti la Cassazione ha affermato e puntualizzato: 1) anche per il lavoro agricolo vige il principio che il rischio sia proprio cioè insito nello svolgimento dell'attività lavorativa,sia improprio,ciò derivante da attività solo a quella connessa deve essere inerente,non in via puramente accidentale o marginale alla prestazione del lavoratore; se manca questa connessione,si ha il rischio elettivo,ossia la determinazione da parte del lavoratore di una situazione di pericolo indipendente dalle necessità della lavorazione e che quindi non merita di essere tutelata sul piano assicurativo. Va rilevato che l'esigenza di tornare a casa dopo il lavoro è personale ma questo carattere, sussistendo anche quello della normalità, non comporta l'elettività del rischio e l'esclusione della tutela infortunistica.

Per i lavoratori che lavorano in luogo diverso da quello della famiglia il viaggio quotidiano rientra nella normalità quando la distanza tra i due luoghi sia ragionevole (cfr. Cassazione 2 aprile 1992, n. 4062). Quando sia maggiore è ragionevole invece che il lavoratore trasferisca la propria abitazione e la famiglia a congrua distanza dal luogo di lavoro. In caso contrario il rischio del viaggio diviene elettivo e non indennizzabile.

Si può parlare pertanto di rischio elettivo solo in relazione a scelte in contrasto con un criterio di normalità.

Peraltro in caso di trasferta del lavoratore,la quale implica una prestazione temporanea dell' attività in luogo diverso da quello contrattualmente stabilito, la scelta dell'albergo nel quale soggiornare durante le pause dell'attività stessa,ove non sia stata imposta dal datore di lavoro, ma liberamente effettuata dall'interessato concreta un'ipotesi di rischio elettivo, e cioè non immediatamente connesso alla prestazione lavorativa,con la conseguenza che all'infortunio occorso al lavoratore durante il percorso necessario per recarsi nel luogo così prescelto non può riconoscersi la natura di infortunio in itinere.

Le condotte colpevoli abnormi.

Nella sentenza della Cassazione del 18 agosto 1977 n. 3789, (cassando la decisione contraria dei giudici di merito), con riferimento al lavoro agricolo era stato escluso che si potesse configurare rischio elettivo l'imprudenza di un lavoratore che aveva tentato di salire su un trattore in moto per raggiungere il luogo di lavoro. Un caso veramente limite, relativo alla caduta provocata dal tentativo di salire su un trattore in movimento per sedere su un parafrangente e percorrere 7800 metri nel podere per raggiungere contemporaneamente al carico di letame il campo dove spargere il concime.

In altre circostanze l'infortunio era accaduto mentre l'assicurato, tornato dal lavoro con un motorino, e giunto presso la propria abitazione, era disceso dal mezzo e, conducendolo a mano, stava percorrendo a piedi, con cattive condizioni atmosferiche, il tratto in forte pendenza di accesso al garage ove intendeva deporlo. L'incidente dunque non si era determinato, secondo quel collegio, in connessione con un rischio specifico, indispensabile per la configurabilità dell'infortunio "in itinere", ma nell'ambito di un'attività, ulteriore rispetto a quella lavorativa, svolta presso l'abitazione del lavoratore, che aveva operato la scelta elettiva di riporre il motorino in garage; si era così interrotto il rapporto causale con l'uso del mezzo, con la sua pericolosità e col rischio connesso. L'infortunato, a conoscenza sia della pericolosità della discesa sia delle cattive condizioni atmosferiche aveva egualmente scelto di rimettere il motorino, così accettando le conseguenze che ne erano derivate. Nella sentenza della Cassazione del 13 maggio 1998, n. 4841, relativa al caso in questione, si rilevava che l'incidente non si era determinato sulla via del ritorno e non era derivato dall'uso del mezzo, ma in un momento successivo, quando il lavoratore aveva già raggiunto la propria abitazione e stava provvedendo a riporre il veicolo in garage. Si trattava quindi di un rischio elettivo, non indennizzabile sia perché l'attività diretta a ricoverare il mezzo non era stata svolta in occasione di lavoro, sia perché il lavoratore aveva accettato il rischio derivante dalla pericolosità della discesa impegnata con cattive condizioni atmosferiche.

Si tratta di due affermazioni sostanzialmente complementari anche se la prima esclude più in radice che l'infortunio sia stato occasionato dal lavoro, mentre la seconda sul presupposto che un qualche nesso potesse astrattamente ancora ravvisarsi con l'attività lavorativa vuole sottolineare che tale nesso sarebbe stato comunque interrotto (oltre che dalla scelta del lavoratore di ricoverare il mezzo nel garage, anche) da una particolare avventatezza della condotta.

Nel recente decreto legislativo 23 febbraio 2000 n. 38, è introdotta per la prima nell'ordinamento italiano una tutela assicurativa di tipo generale relativamente all'infortunio subito dal lavoratore, nell'andata o nel ritorno dal posto di lavoro.

L'approvazione dell'art. 12 del predetto decreto ha consentito di colmare un vuoto legislativo, recependo i principi giurisprudenziali che si erano consolidati nel tempo, sulla base dei contenuti della delega di cui all'art. 55 n. 1, lettera u, della legge n. 144 del 1999.

Infatti finora una lunga e minuziosa elaborazione giurisprudenziale aveva supplito alla carenza normativa ed era stata offerta una tutela molto ampia all'infortunio in itinere, in modo conforme ed adeguato ai mutamenti della realtà economica e culturale del mondo produttivo. Pertanto la giurisprudenza non soltanto ha assunto sempre più la fisionomia di diritto vivente ma anche anticipato l'intervento del legislatore in materia.

Pertanto il c.d. diritto vivente non è mai stato in grado di fornire una visione coerente nella fase applicativa dei principi, attraverso la casistica e la stessa Corte di Cassazione non ha potuto sempre offrire un'interpretazione uniforme della nozione legale riferita all'infortunio in itinere.

Pertanto il legislatore delegato pur trovandosi la via agevole di dover ricostruire, adattare ed inserire i principi giurisprudenziali nella normativa, ha dovuto peraltro effettuare delicate scelte di ordine discrezionale. D'altronde la nuova norma di legge evidenzia non poche perplessità e contraddizioni.

L'art. 12 del d.lgs. N. 38/2000 disciplina la complessa fattispecie dell'infortunio in itinere con integrazione degli artt. 2 e 210 del testo unico n. 1124 del 1965 effettuando così un semplice prolungamento dell'assicurazione alla quale il prestatore di lavoro è soggetto relativamente alla natura ed alle modalità delle mansioni determinate in sede contrattuale.

Pertanto il legislatore italiano ha equiparato l'infortunio in itinere all'infortunio sul lavoro in maniera analoga a quanto già verificatosi in molti altri Paesi europei, delineando una norma speciale configurata da un concetto di infortunio in itinere diverso dalla tipologia dell'occasione di lavoro ed indipendente dalla

medesima.

Così l'art. 12 delinea tre diversi esempi di infortunio in itinere, garantendo palesemente la tutela assicurativa degli infortuni verificatisi non soltanto lungo il normale iter di andata e ritorno dal luogo di abitazione a quello di lavoro, ma anche nella normale via di collegamento tra due luoghi di lavoro se il prestatore ha più rapporti lavorativi e nel caso non sussista un'adeguata mensa aziendale, anche nel tragitto di andata e ritorno dal luogo di lavoro a quello dove i pasti sono normalmente consumati.

Ne deriva pertanto il superamento della tradizionale e limitativa tendenza giurisprudenziale per la quale l'infortunio in itinere poteva ritenersi indennizzabile soltanto qualora al rischio generico della strada si fosse aggiunto per il lavoratore un *quid pluris* in grado di trasformare il medesimo in rischio specifico di lavoro in rischio generico aggravato.

Pertanto la nuova disciplina legislativa delimitando l'evento dannoso tutelato non fa alcun cenno alla necessaria presenza di specifici fattori lavorativi tali da determinare l'aggravamento del rischio generico al quale è soggetto qualunque utente della strada.

Così in tutte e tre le ipotesi, è sufficiente che l'infortunio avvenga lungo il normale percorso di andata e ritorno, sia dal luogo di abitazione a quello di lavoro che dal luogo di lavoro a quello di consumazione abituale dei pasti, ovvero nel normale tragitto tra due luoghi di lavoro se il prestatore ha più rapporti lavorativi (ad esempio due occupazioni part-time). Conseguentemente il rischio generico della strada presenta in questi casi sempre un connotato eziologico professionale, salvaguardandosi tutti gli infortuni verificatisi per lavoratore durante il predetto percorso tutelato.

Pertanto il legislatore ha aderito completamente al più recente indirizzo giurisprudenziale, il quale, ritenendo il lavoro come fattore occasionale del rischio tutelato, considera sufficiente nell'infortunio in itinere il collegamento, non certamente estrinseco o soltanto accidentale della condotta necessitata (fonte di pericolo anche se non in misura rilevante) del lavoratore con la prestazione, a delineare il carattere professionale del rischio (o se si vuole quell' *id pluris*) che lo rende degno di tutela e riporta l'infortunio tra gli eventi protetti.

Peraltro quando l'utilizzo della pubblica via sia determinato dalla mera necessità di pervenire al posto di lavoro, si realizza un rapporto finalistico - strumentale tra l'attività di spostamento e quella lavorativa, che non esige alcuna ulteriore valutazione sulle modalità e le circostanze dell'evento infortunistico di per sé stesso. Quindi l'infortunio in itinere è considerato indennizzabile quando l'attività strumentale e preparatoria determinata dall'azione di spostamento territoriale eseguita nell'effettuare il tragitto tra l'abitazione ed il luogo di lavoro, sia obbligatoria perché necessaria per espletare la suddetta prestazione.

Il normale percorso, quindi, deve essere svolto per ragioni lavorative ed in orario corrispondente a quello di inizio e di fine della prestazione di lavoro, sia pur considerando con la dovuta larghezza interpretativa i mutamenti di orario normalmente correlati alle variabili condizioni di viabilità.

La terza ipotesi di infortunio in itinere prevista dal legislatore, e cioè quella riferita all'infortunio verificatosi durante l'usuale percorso di andata e ritorno dal luogo di lavoro a quello di consumazione dei pasti, prefigura un altro requisito. La tutela dell'assicurazione opera, infatti, in tal caso, solo quando non sia presente un servizio di mensa aziendale. Conseguentemente tutte le volte in cui da parte datoriale si mette a disposizione del prestatore una mensa o altro servizio equivalente, l'eventuale scelta del dipendente di non usufruirne e di tornarsene a casa per consumare il pasto in famiglia prefigura un rischio elettivo, come tale al di fuori del lavoro e dipendente, peraltro, dalla libera volontà del soggetto. In questi casi il tragitto non è necessitato ed anzi, rientrando a casa, il prestatore si espone ad un rischio che proprio l'organizzazione aziendale gli avrebbe evitato e non ad un rischio reso inevitabile dalla prestazione lavorativa.

Peraltro sussistono talune situazioni eccezionali che permettono al prestatore di lavoro, pur nell'esistenza di una mensa aziendale, di ritornare alla propria abitazione nell'intervallo per il pranzo. Sono state evidenziate dalla giurisprudenza e sono individuate come comprovate condizioni di salute oggettivamente incompatibili con l'utilizzo del servizio di mensa. Poiché la nuova normativa non ne fa menzione e da ciò si potrebbe dedurre la volontà del legislatore di non contemplarle nell'ambito della salvaguardia dell'infortunio in itinere, ma sembra in tale eventualità di poter condividere l'interpretazione estensiva della Corte di Cassazione.

Va fatta rilevare infine, un'ulteriore probabile incertezza nell'applicazione della norma avendo riguardo alla dizione "luogo di consumazione abituale dei pasti".

Pertanto infatti stante l'indeterminatezza della normativa, è stato considerato che il prestatore di lavoro

avrebbe l'onere di comunicare preventivamente al datore il luogo "ordinario" della consumazione del pasto o l'eventuale modifica, nei limiti del possibile, del predetto luogo, con le conseguenti problematiche di interpretazione relativamente a possibili scelte diverse e senza preavviso.

Pertanto non c'è l'intervento dell'assicurazione, qualora vi siano interruzioni o deviazioni totalmente indipendenti dal lavoro o comunque, non necessitate. L'esclusione ha carattere generale, e contempla tutte e tre le fattispecie esaminate precedentemente.

Nel decreto è precisato inoltre che l'interruzione e la deviazione si considerano necessitate quando sono attribuite a cause di forza maggiore, ad esigenze essenziali ed improrogabili o all'adempimento di obblighi penalmente rilevanti.

Pertanto, le deviazioni e le pause nel corso del tragitto intervenute per motivi lavorativi o su direttiva del datore di lavoro sono certamente inserite nell'ambito di applicazione del testo legislativo in esame, e sembrerebbe anche quelle soltanto motivate in parte dall'obiettivo dell'attività svolta dato l'uso dell'espressione "del tutto indipendenti dal lavoro".

Dalla disposizione normativa si deduce quindi che sono salvaguardati anche gli infortuni in itinere verificatisi a carico del lavoratore durante le deviazioni e le interruzioni effettuate per ragioni personali del tutto al di fuori del lavoro, purché necessitate.

Il legislatore, prevede espressamente quelle dovute:

1) a cause di forza maggiore, ad esempio nell'eventualità di guasto meccanico, di viabilità interrotta per la chiusura al traffico di un tratto di strada normalmente utilizzata per pervenire al posto di lavoro ovvero di difficili condizioni meteorologiche o ancora di malore improvviso;

2) ad esigenze essenziali ed improrogabili; ad es. nel caso della necessità di soddisfare bisogni fisiologici od altre esigenze con adeguata motivazione in rapporto ai principi fondamentali tutelati dalla nostra Costituzione, tra i quali si reputa debbano comprendersi anche quelle di accompagnare i figli a scuola o di far visita a familiari ricoverati in ospedali o case di cura;

3) all'adempimento di obblighi di rilevanza penale; come ad esempio il soccorso di persone vittime di incidenti stradali, l'assistenza ai minori, agli incapaci o ai familiari ovvero quello della denuncia di un reato.

Queste tre ipotesi, qualificanti l'interruzione o la deviazione come "necessitate", sembrano avere carattere tassativo, anche tenendo conto del fatto che in seguito, come vedremo, il legislatore non ha dato analogha spiegazione del concetto di utilizzo necessitato del mezzo di trasporto privato.

La nuova normativa esamina anche i controversi problemi riguardo al mezzo di trasporto adoperato per pervenire al posto di lavoro o più in generale, per effettuare gli spostamenti oggetto di tutela assicurativa, disponendo che l'assicurazione è operativa anche qualora sia utilizzato un mezzo di trasporto privato, purché necessitato.

E' prevista pertanto una distinzione a seconda del mezzo adoperato per compiere il tragitto tutelato. In caso di uso dei mezzi pubblici o di percorso a piedi o qualora il percorso sia misto (mezzo pubblico e tratto a piedi), il legislatore prevede che sia indennizzato ogni infortunio verificatosi lungo l'iter medesimo, purché ricorrano sempre le condizioni esaminate in precedenza e, cioè, la finalità lavorativa, il carattere normale del percorso e gli orari compatibili. Viceversa è consentito di utilizzare il mezzo privato soltanto in caso di necessità. In tale eventualità il legislatore non precisando che cosa debba intendersi per uso necessitato del mezzo di trasporto privato, ha intenzionalmente lasciato all'interprete la valutazione delle circostanze che lo rendono indispensabile, favorendo così un costante adeguamento della norma ai mutamenti della mentalità e del costume, con la conseguenza negativa di non consentire un'interpretazione uniforme.

Evidentemente l'uso del mezzo privato può essere reso necessario dalla semplice esigenza di recarsi al lavoro, viceversa non sarebbe giustificata la presenza della particolare norma in merito, occorrendo invece motivi ulteriori. Pertanto sono state prese in considerazione dalla giurisprudenza non soltanto le esigenze di tipo organizzativo dell'attività lavorativa, ma anche le più generali necessità di vita, umane, economico-sociali del lavoratore, avendo come punto di riferimento la Carta costituzionale, ove si riflette il sentimento comune sui grandi temi generalmente condivisi.

Pertanto attraverso l'opera interpretativa e ricostruttiva della giurisprudenza sono state interpretate e giustificate le istanze sociali del mondo del lavoro.

Talvolta infatti, la necessità di utilizzare il proprio mezzo di trasporto deriva dal bisogno per il lavoratore di tutelare alcuni suoi diritti costituzionalmente garantiti ed anche i suoi doveri nei riguardi della famiglia, compresa quella di fatto. Pertanto l'esigenza familiare di accompagnare i figli a scuola, oltre a giustificare la deviazione dal tragitto normale, in quanto richiesta da esigenze essenziali ed improrogabili, può anche comportare l'utilizzo del mezzo privato qualificandolo come necessitato. Per quanto concerne poi, i rapporti tra mezzi di trasporto pubblici e privati si ritiene necessitato l'uso di questi ultimi quando: I mezzi pubblici di trasporto non coprono l'intero percorso tra residenza e luogo di lavoro (o tra due luoghi di lavoro, se il lavoratore ha più rapporti di lavoro, oppure tra luogo di lavoro e luogo di consumazione dei pasti, qualora non sussista un servizio di mensa aziendale), e dunque le relative distanze dalla fermata più vicina del pubblico servizio devono essere percorse a piedi; I mezzi pubblici che esistono hanno orari diversi da quelli di lavoro, obbligando ad attese eccessivamente lunghe in rapporto all'inizio e al termine dei turni lavorativi; ovvero gli stessi mezzi, pur avendo orari compatibili, tuttavia comportano un notevole dispendio di tempo con il conseguente maggiore disagio rispetto all'uso del mezzo privato, prolungando ulteriormente l'assenza del lavoratore dall'ambito familiare; La dimora del lavoratore è stata fissata in un centro diverso rispetto a quello lavorativo, ma ad una distanza peraltro ragionevole, e l'utilizzo dei mezzi pubblici determina rilevanti disagi;

Pertanto il legislatore valuta diversamente l'infortunio in itinere occorso al lavoratore a seconda del mezzo di trasporto utilizzato, partendo dal discutibile presupposto che dall'uso del mezzo pubblico possano derivare sempre e comunque minori pericoli di quello privato, rappresentando comunque il modo normale per la mobilità delle persone. Si può dunque rilevare che la scelta del mezzo di trasporto non dovrebbe influire sulla copertura assicurativa e che viceversa sarebbe stato più opportuno considerare gli infortuni subiti dal lavoratore indipendentemente dalle modalità di spostamento e, dunque, prescindere dal mezzo di trasporto adoperato.

Con riferimento soltanto all'ipotesi di utilizzo necessitato del mezzo di trasporto privato, il legislatore ha ritenuto opportuna l'esclusione degli infortuni direttamente provocati dall'abuso di alcolici e di psicofarmaci o dall'uso non terapeutico di stupefacenti o allucinogeni, riscontrandovi una tipica ipotesi di rischio elettivo.

La finalità è stata motivata dall'esigenza del contenimento e della prevenzione del dilagante fenomeno degli infortuni automobilistici, pur suscitando peraltro talune perplessità. Infatti dalla formulazione della norma parrebbe escludersi l'indennizzo nell'ipotesi di abuso terapeutico di psicofarmaci, determinando così una discutibile disparità di trattamento rispetto al caso non dissimile del lavoratore che, invece utilizzando stupefacenti ed allucinogeni per finalità terapeutiche, usufruisce del beneficio assicurativo.

Tuttavia le predette cause di esclusione dell'indennizzabilità sono operative in ogni caso soltanto qualora costituiscano la ragione esclusiva e determinante dell'infortunio.

Inoltre nell'art. 12 è disposto che l'assicurazione non interviene nei confronti del conducente privo della prescritta abilitazione di guida, mentre non è evidenziato se la medesima copertura assicurativa debba risultare operativa nei riguardi del conducente in possesso ad esempio, di patente sospesa o scaduta oppure nel caso in cui il prestatore di lavoro sia incorso in responsabilità per la violazione del codice della strada.

Inoltre si riscontrano nella presente disciplina legislativa talune difficoltà interpretative in materia, stante l'indeterminatezza di alcune espressioni utilizzate dal legislatore (percorso normale, interruzioni e deviazioni necessitate, uso del mezzo di trasporto privato necessitato) nella diversità dei singoli casi concreti. Peraltro le maggiori incongruenze riguardano l'ambito di applicazione della nuova normativa, limitatamente alle sole persone assicurate.

Stante che nell'ambito dell'assicurazione contro gli infortuni sul lavoro e le malattie professionali, la tutela obbligatoria non è estesa a qualsiasi tipo di lavorazione, ma soltanto alle c.d. attività protette (art. 1 t.u.), ritenute preventivamente pericolose dal legislatore, l'altro parametro assicurativo di riferimento è costituito dall'art. 4 t.u., relativo ai soggetti tutelati, che fornisce l'elenco dei soggetti assicurati in relazione al rapporto giuridico o titolo in virtù del quale il lavoro è prestato. A tale riguardo, va sottolineato peraltro che la giurisprudenza ha più volte affermato il principio che l'elencazione delle categorie protette non è tassativa e deve estendersi la tutela a tutti i lavoratori esposti ai rischi contemplati dalla legge.

Pertanto l'assicurazione comprende soltanto gli infortuni in itinere verificatisi per i lavoratori addetti a determinate macchine (art. 1, comma 1° prima parte) o comunque occupati in locali organizzati per lavori nei quali tali macchine siano adoperate (art. 1, comma 1° seconda parte) o che siano addetti ad una delle lavorazioni pericolose oggetto dell'elenco, di carattere tassativo, di cui al comma 3°, nn. 1-28, ed anche a

coloro che effettuano lavori complementari e sussidiari rispetto a quelli espressamente indicati (art. 1, comma 5° e 6°).

Quindi considerando l'atipicità dell'infortunio in itinere e la conseguente mancanza di corrispondenza con il rischio proprio della specifica attività esercitata, la scelta del legislatore di limitare il campo di applicazione della tutela dell'infortunio in itinere alle sole persone assicurate appare priva di logica giuridica e soprattutto, fonte di discriminazioni e disparità di trattamento difficilmente giustificabili.

Infatti la possibilità di subire un infortunio in itinere è uguale per tutti i lavoratori, indipendentemente dal tipo di attività produttiva svolta e dal grado di rischio presente in quella lavorazione.

Conseguentemente i lavoratori che non sono assicurati o lo sono solo in parte si trovano inevitabilmente in una situazione di svantaggio, profondamente ingiusta, rispetto a quelli che svolgono un'attività protetta tutelata dal legislatore. Infatti poiché situazioni strutturalmente identiche presuppongono che sia applicata la medesima disciplina e, quindi, la stessa estensione della tutela, la previsione di un trattamento differenziato dell'infortunio in itinere in relazione a circostanze analoghe sembra palesemente in aperto contrasto con il fondamentale principio di eguaglianza o parità sancito dall'art. 3 della nostra Costituzione.

Suscita inoltre qualche perplessità il sistema tariffario posto alla base del settore infortunistico che presuppone tassi di premio rigorosamente collegati a determinate categorie di rischio.

Infatti il d.lgs. n. 38, ridefinendo taluni aspetti dell'assicurazione infortuni, ha previsto un nuovo sistema tariffario contraddistinto per ciascuna delle gestioni di cui all'art. 1, da distinte tariffe dei premi che considerano l'andamento infortunistico aziendale e l'attuazione delle norme di cui al decreto legislativo 19 settembre 1994, n. 626, e successive modificazioni e integrazioni, nonché gli oneri che concorrono alla determinazione dei tassi di premio (art. 3 n.1). E' stato inoltre disposto che ogni tariffa stabilisce, per ciascuna delle lavorazioni in essa comprese, il tasso di premio nella misura corrispondente al relativo rischio medio nazionale in modo da includere l'onere finanziario di cui al secondo comma dell'art. 39 del testo unico (art. 3,n.3). Pertanto anche nell'ambito della riforma del sistema tariffario, per determinare il tasso di premio, il rischio dell'infortunio in itinere non è considerato in modo autonomo dal rischio proprio della specifica lavorazione, provocando conseguentemente distorsioni e discriminazioni nel funzionamento dell'intero sistema. Infatti è rilevato statisticamente che una rilevante percentuale di infortuni sul lavoro è costituita da infortuni in itinere. Tenuto conto, inoltre che il datore di lavoro non è in grado di esercitare alcuna opera di prevenzione su questa particolare tipologia di rischio, il criterio informatore della tariffa viene peraltro gravemente alterato ed il tasso di premio (riferito al periodico aggiornamento del tasso infortunistico aziendale) è sempre più influenzato dal rischio della strada (o dell'*iter*) e sempre meno dal rischio specifico del singolo lavoro.

Conseguentemente sul piano pratico la nuova normativa rischia di vanificare il fondamentale ruolo di prevenzione indiretta dell'assicurazione infortuni.

Pertanto sarebbe stato forse più opportuno separare la disciplina legislativa dell'infortunio in itinere rispetto alla generale tutela antinfortunistica lavorativa, costruendo una normativa assicurativa autonoma e speciale fondata su un sistema di finanziamento dei relativi oneri differenziato da quello degli infortuni sul lavoro, tale da poter fornire così una risposta a quel contrasto concettuale che esiste tra la natura dei due rischi.

Questa particolare casistica di infortunio comprende tutti quegli eventi che si sono verificati durante il normale percorso di andata e ritorno dal luogo di abitazione a quello di lavoro ovvero durante il normale percorso che collega due luoghi di lavoro. L'infortunio in itinere ha avuto, sotto il profilo legislativo, una storia davvero controversa ed è stato per molti anni oggetto di contenzioso con l'INAIL perché difficilmente riconosciuto. A differenza di molte legislazioni in vigore all'estero, nelle quali l'infortunio sulle vie del lavoro, ha sempre trovato una specifica regolamentazione, il nostro ordinamento antinfortunistico non ne ha mai fatto cenno per mancata attuazione della delega prevista dall'art. 31 legge 15/63. Un primo decisivo intervento in materia lo effettua il Legislatore disciplinando con norme speciali *La tutela dei marittimi durante il viaggio* (art. 6 T.U. Infortuni - D.p.r. 1124/65) precisando che *le prestazioni infortunistiche* (art. 66 T.U.) *sono dovute anche se l'infortunio avviene durante il viaggio compiuto per andare a prendere l'imbarco sulle navi al servizio delle quali sono arruolate o per essere rimpatriate nel caso in cui la dimissione dal ruolo sia avvenuto 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 e ritorno esse non mutino senza ragione l'itinerario prestabilito*. In questo caso il Legislatore ha ritenuto giusto tutelare una specifica categoria di lavoratori prevedendo nuovi interventi in materia proprio perché ben più ampia è la

previsione di tutela per la generalità dei lavoratori. L'art. 2 del T.U. nel definire il concetto di infortunio rileva tre elementi essenziali perché l'evento stesso sia indennizzabile: deve trattarsi di *causa violenta*; deve sussistere *l'occasione di lavoro*; deve determinarsi una inabilità al lavoro (permanente o temporanea). Nel caso di infortunio in itinere assumono rilevante importanza l'iter ed il mezzo di trasporto oltre che al fattore *rischio, all'occasione di lavoro, ecc.* Tra i principi fondamentali del concetto di rischio assume un rilievo preminente il *rischio della strada*, ordinariamente coperto dall'assicurazione obbligatoria degli autoveicoli. La giurisprudenza ha approfondito la problematica in ordine al significato da attribuire all'espressione *occasione di lavoro* accogliendo il concetto di *rischio specifico improprio* o *rischio generico aggravato* richiamato anche dalla Consulta nella sentenza n° 8 del 12/1/1971. Nell'affermare che sono pochi i dubbi interpretativi sull'iter, il concetto di mezzo di trasporto appare assai più complesso proprio perché assume particolare rilievo lo stabilire se il mezzo stesso sia fornito dal datore di lavoro, in altre parole se risulti di proprietà del lavoratore o di terza persona e se il lavoratore stesso, in assenza di quanto sopra, utilizzi un mezzo pubblico. E' quindi indennizzato l'infortunio in itinere quando ci sia il concorso del rischio specifico di lavoro (Cass. 3583/82) esistente solo quando il lavoratore sia stato costretto ad utilizzare mezzi di trasporto prescritti o disposti dall'imprenditore in relazione alle mansioni stabilite e abbia dovuto effettuare un determinato percorso che lo possa condurre al luogo di lavoro e che presenti rischi diversi da quelli ordinari (Cass. 2019/66). La costante evoluzione legislativa ed una più ampia interpretazione data da numerose sentenze della Suprema Corte di Cassazione e da importanti pronunciamenti di principio della Consulta, costringono il legislatore ad affrontare nuovamente la questione. Premesso che non viene tutelato il "rischio generico" della strada, comune a tutti i cittadini, assume fondamentale importanza il concetto di rischio generico aggravato ovvero di rischio specifico improprio. Così come richiamato nella sentenza della Corte Costituzionale 12/1/1971 n. 8, sono individuati due elementi fondamentali quali "aggravanti" del rischio generico: l'iter e il mezzo di trasporto. E' condizione essenziale e necessaria, ai fini della indennizzabilità del caso, che l'evento si sia verificato nel percorrere il tragitto che consente al lavoratore di recarsi direttamente sul luogo di lavoro ovvero dal luogo di lavoro alla propria abitazione. Una eventuale deviazione, non dipendente da ragioni di lavoro, esclude le indennizzabilità del caso poiché è venuto meno quel nesso eziologico in precedenza stabilito tra il lavoro e la strada percorsa, configurandosi, quindi, un rischio generico comune, il cui nesso va ricercato tra l'iter e la personale necessità che il lavoratore vuole soddisfare con l'avvenuta deviazione. Le numerose sentenze della magistratura di merito confermano l'orientamento disomogeneo della dottrina alla ricerca di una regola generale che consenta una individuazione immediata dei casi nei quali l'infortunio in itinere sia immediatamente riconosciuto e conseguentemente indennizzato. Nel merito non possiamo tralasciare la sentenza 1536/78 della Corte di Cassazione, nella quale, oltre a ribadire importanti principi in materia di "occasione di lavoro" e di "indennizzabilità dell'infortunio in itinere", focalizza aspetti importanti riguardanti l'utilizzo dei mezzi propri diversi da quelli pubblici, affermando che l'utilizzo del mezzo privato trovi riscontro nella prestazione lavorativa con un nesso obiettivamente apprezzabile e quindi di riferimento (anche) alle esigenze di vita del lavoratore. Si evidenzia, a sostegno di quei principi, l'ipotesi di un mezzo pubblico che copra solo parzialmente il percorso tra il luogo di lavoro e la residenza del lavoratore ovvero nel caso in cui vi sia copertura completa, gli orari di trasporto non siano coincidenti con i turni di servizio svolti dal lavoratore. E quindi un'incompatibilità anche parziale degli orari praticati dai mezzi pubblici di trasporto rispetto alle esigenze del lavoratore si pone in contrasto con quei principi fondamentali sanciti dalla Costituzione, quali la tutela della dignità sociale, della salute dell'individuo, della necessità che la durata giornaliera del lavoro non superi determinati limiti, della tutela dei compiti della famiglia nel contesto di una vita libera e dignitosa. Ma la sentenza, nelle sue ulteriori motivazioni sancisce il principio fondamentale secondo il quale trova piena giustificazione il consumare il pasto (pur in presenza del locale mensa allestito dal datore di lavoro) presso la propria abitazione (non molto distante dal luogo di lavoro) anche mediante l'utilizzo di mezzi, anche non pubblici. Vengono così rispettate quelle "esigenze familiari ed umane" più volte menzionate dalla Suprema Corte in sentenze successive (3495/79-1487/82-2589/82-3273/82-1819/86-883/87). Quindi l'utilizzo del mezzo proprio, adoperato "accessoriamente" costituisce un riferimento diretto alla prestazione lavorativa e non per libera scelta del lavoratore. I precedenti fin qui menzionati confermano, senza ombra di dubbio quanto ampia sia stata la casistica che investe l'infortunio in itinere fino al suo definitivo (con alcune eccezioni) riconoscimento per decreto. Di conseguenza non può stupire un numero così alto di sentenze della Cassazione, chiamata al giudizio per ogni singolo caso. Solo per dovere di informazione è giusto menzionare alcuni casi particolari, sui quali la Suprema Corte si è espressa in maniera precisa e puntuale non solo specificamente al caso ma anche in relazione alla "tutela" assicurativa". Infortunio in itinere indennizzabile quando il lavoratore, per attraversare una strada ferrata, dovendo scegliere tra due percorsi disponibili che lo espongono al medesimo rischio specifico di lavoro, sceglie quello più pericoloso. Trattasi di rischio

aggravato (Cassazione 14/2/1968).

E' indennizzabile l'infortunio occorso ad un lavoratore, investito da un'automobile mentre attendeva un collega che avrebbe dovuto accompagnarlo con la propria auto sul posto di lavoro (Cass. 4657/87). In questo caso la Corte Suprema afferma che, non si tratta di un rischio generico comune a tutti i pedoni fermi ai bordi di una strada, bensì un rischio aggravato poiché l'infortunio in itinere si verifica per lavoro quando l'attività anteriore o successiva alla reale prestazione lavorativa sia richiesta dalle sue modalità di esecuzione, a prescindere dalla volontà di scelta del lavoratore.

- E' prevista la tutela assicurativa per cui chi debba servirsi del mezzo proprio in presenza di scioperi o perché impiegato in lavoro notturno (turno di notte Cassazione 2821/69). Con la pubblicazione del Decreto Legislativo 23/2/2000 n° 38 si interviene nuovamente sulla complessa questione. L'art. 12 del Decreto fornisce una più ampia visione della nozione di infortunio integrando gli artt. 2 e 210 del T.U. (*l'assicurazione comprende tutti i casi di infortunio avvenuti per causa violenta in occasione di lavoro da cui sia derivata una inabilità...*) considerando tali quegli eventi occorsi *alle persone assicurate durante il normale percorso di andata e ritorno dal luogo di abitazione a quello di lavoro, ovvero nel collegamento tra due luoghi di lavoro diversi e nel percorso tra il luogo di lavoro ed il luogo dove abitualmente viene consumato il pasto qualora non esista una mensa aziendale salvo il caso di interruzione o deviazione del tutto indipendente dal lavoro o comunque non necessitate. Non sono riconosciuti gli infortuni provocati direttamente dall'abuso di alcolici e psicofarmaci oppure dall'uso non terapeutico di allucinogeni e stupefacenti. Non è riconosciuto l'infortunio qualora il conducente sia sprovvisto della prescritta abilitazione alla guida.* Per quanto riguarda il *luogo di abitazione* si consideri che non necessariamente deve essere interpretato come *effettiva residenza anagrafica*. Infatti, una recente sentenza della Suprema Corte di cassazione ha riconosciuto indennizzabile l'infortunio occorso ad un lavoratore nel percorso tra il luogo di lavoro e l'abitazione della fidanzata presso la quale il lavoratore stesso aveva eletto domicilio dandone preventivamente comunicato al datore di lavoro. La Suprema Corte, con argomenti talvolta innovativi, ha motivato il riconoscimento del caso sostenendo che il mancato riconoscimento dell'infortunio ad un lavoratore non sposato e quindi senza una famiglia di fatto lo vedrebbe penalizzato contravvenendo così al principio costituzionale che tutela i diritti della famiglia già costituita o di prossima formazione. Altri aspetti di rilevante importanza contenuti nel Decreto sono individuati nella eventuale deviazione del percorso, sull'uso non terapeutico di psicofarmaci e allucinogeni, della titolarità della abilitazione alla guida. Aspetti sicuramente complessi, destinati quasi certamente, ad interessare nuovamente il Legislatore.

L'interpretazione del dettato normativo.

Certamente il dettato normativo non favorisce l'interpretazione che appare più ragionevole della limitazione della tutela; il legislatore delegato, infatti, ha previsto l'indennizzabilità degli infortuni sulle vie del lavoro "salvo il caso di interruzione o deviazione" e non, come forse ci si poteva aspettare, "durante l'interruzione o la deviazione". Il tenore letterale della norma, tuttavia, non sembra rappresentare un ostacolo insormontabile ad attribuire alla stessa un significato più rispondente all'attuale orientamento giurisprudenziale, volto a estendere il più possibile la protezione degli infortuni sulle vie del lavoro; d'altra parte, questa interpretazione trova anche conforto in alcune decisioni del supremo collegio, non solo relative all'ipotesi della deviazione (cfr. Cassazione 7486/99), ma anche riguardanti l'interruzione. Proprio a proposito dell'interruzione, in particolare, non sono state ritenute motivo di esclusione della tutela una sosta in banca e una al bar, dato che il rientro si stava effettuando proprio sulla strada che portava al luogo di lavoro (cfr. Cassazione 4346/95); in altra occasione, poi, è stato sostenuto che la sosta di due ore in trattoria, sebbene non necessitata e non dettata da necessità improrogabili, appare in sé idonea a interrompere il nesso causale tra attività lavorativa e infortunio, essendo certo che questo non ebbe a verificarsi nel corso della sosta o per fatto ad essa connesso, ma sulla via del ritorno all'abitazione del lavoratore (cfr. Cassazione 307/73).

La soluzione per l'infortunio in itinere. La Suprema Corte torna ad affrontare l'ormai classico problema del c.d. infortunio in itinere. Si ricorda brevemente che il nostro ordinamento, nonostante l'espressa delega legislativa di cui all'art. 31 della l. 19 gennaio 1963 n. 15, è carente di una espressa normativa destinata a disciplinare l'indennizzabilità dell'evento violento e traumatico al quale può andare incontro il lavoratore quando, non trovandosi "in attualità di lavoro", affronta il percorso destinato a condurlo dal luogo dove normalmente risiede al luogo dove presta la propria attività lavorativa così come quando, terminata la suddetta prestazione, compie il percorso inverso.

Gli unici due interventi del nostro ordinamento in materia d' infortunio in itinere sono contenuti negli art. 1 del r.d.l. n. 1948 del 1936 e 1 del r.d.l. n. 747 del 1937, ambedue a favore della mano d'opera impiegata nell'Africa orientale: e nell'art. 10 del r.d. 17 agosto 1935 n. 1765, poi art. 6, del T.U. n. 1124 del 30 giugno 1965, a favore dei marittimi: entrambi, considerato il limitato ambito soggettivo di applicazione, non possono essere in alcun modo utilizzati in via interpretativa. La giurisprudenza, peraltro, ha dovuto affrontare sin dalle origini della disciplina previdenziale eventi infortunistici che coinvolgevano lavoratori durante il percorso appena indicato.

A seguito dell'emanazione del Testo Unico n. 1124 del 30 giugno 1965 sugli infortuni sul lavoro e le malattie professionali, la nozione cardine rispetto alla quale viene concessa l'indennizzabilità dell' infortunio in quanto riconducibile all'attività lavorativa è quella di "occasione di lavoro", di cui all'art. 2 del citato T.U., attraverso la quale si definisce, sinteticamente, la situazione in cui l'attività lavorativa può ritenersi causa del rischio da cui è conseguito l'evento traumatico.

Al riguardo si ricorda la ancora valida, anche se risalente, definizione suggerita da Carnelutti, (in *Infortuni sul lavoro*, Roma 1913, 208 ss.), secondo il quale "... l'occasione... è un fatto o un *quid* che pone una data causa in condizione da produrre un dato effetto", e che "l'attuazione dell' infortunio risulta dalla combinazione di due elementi: l'evento atto a produrre la lesione violenta e la persona dell'operaio atta a ricevere quella lesione, ne deriva che il lavoro dà occasione all' infortunio , cioè che l' infortunio avviene in occasione di lavoro, ogniqualvolta il lavoro determina il rischio del quale fu conseguenza l' infortunio "; nonché la recente definizione offerta dalla Suprema Corte, sentenza n. 4940, 6 maggio 1995 (in *Foro it.* 1996, I, 1385, per la quale: "l'occasione di lavoro, richiesta dall'art. 2, d.P.R. n. 1124 del 1965 perché l' infortunio subito da un lavoratore dia luogo alla erogazione delle prestazioni dell'assicurazione obbligatoria, non è ogni occasione di lavoro ma solo quella qualificata dall'essere l'evento lesivo ricollegabile, in modo non meramente marginale, alla esposizione dell'infortunato al rischio indotto dall'ambiente, dalle macchine o persone costituenti le condizioni oggettive dell'attività protetta secondo la necessaria stringente connessione che esiste tra gli art. 4, 2 e 1, d.P.R. n. 1124 del 1965, connessione nella quale proprio all'art. 1 - che definisce le attività protette - spetta il ruolo di norma fondamentale dell'intera disciplina all'infortunistica").

Lo studio e l'elaborazione della nozione di "occasione di lavoro" ricorre in tutte le trattazioni in materia di infortuni, si veda, prima dell'emanazione del citato T.U. sugli infortuni sul lavoro e le malattie professionali n. 1124 del 1965. Gli infortuni sul lavoro e le malattie professionali, mentre, per un ripensamento della nozione di "rischio professionale" come pre-requisito della tutela anti-infortunistica da sempre connesso a quella di occasione di lavoro", si veda Persiani, *Tendenze dell'evoluzione della tutela per gli infortuni e le malattie professionali: il superamento del principio del rischio professionale* (in *Riv. inf. mal. prof.* 1974, I, 177; Cataldi), *Qualche considerazione in tema di riforma della tutela infortunistica*.

Mancando, come detto, una disciplina espressa dell' infortunio in itinere la giurisprudenza si è costantemente impegnata nel tentativo di regolamentare l'evento in questione adottando il canone interpretativo costituito dall'"occasione di lavoro". Peraltro, dai quattro recenti pronunciamenti che qui si commentano e dal loro esame comparato con i precedenti in cui erano state affrontate fattispecie analoghe, pare possibile trarre alcuni spunti critici circa l'effettiva idoneità dell'attuale interpretazione giurisprudenziale a ricostruire i criteri ed i ragionamenti necessari al fine di orientarsi compiutamente in questa materia.

La prima e la seconda vicenda qui commentata concernono due situazioni sostanzialmente identiche rispetto alle quali la Suprema Corte, nell'arco di pochi mesi, giunge a conclusioni diametralmente opposte. Nella prima si nega l'indennizzabilità dell' infortunio occorso ad una lavoratrice che scendeva dal mezzo di trasporto pubblico che l'aveva condotta sul luogo di lavoro. I giudici ritengono, tra l'altro, che "l'uso normale del mezzo di trasporto pubblico adeguato a coprire il percorso di andata e ritorno tra casa e luogo di lavoro

non concretizza ... il requisito essenziale dell'occasione di lavoro". Nella seconda vicenda un lavoratore subisce un infortunio mortale a seguito dell'incidente in cui è coinvolto l'autobus di linea con il quale lo stesso si sta recando a lavoro. In questo caso, però, l'indennizzabilità viene riconosciuta e la motivazione della sentenza recita, tra l'altro, che "riconosciuta al lavoratore la facoltà di fissare la propria residenza in luogo lontano da quello di lavoro, purché trattasi di distanza ragionevole, il rischio generico connesso all'uso di mezzi di trasporto assume una connotazione eziologica professionale, tale da aggravare il rischio generico, allorché tale uso sia imposto dalla necessità di raggiungere il posto di lavoro, perché il lavoratore non ha possibilità di una scelta diversa. È questo rapporto finalistico (o strumentale) necessario che costituisce il *quid pluris* richiesto per l'indennizzabilità dell' infortunio in itinere rispetto al rischio generico che incombe su tutti gli utenti della strada. La tutela opera negli stretti limiti in cui risulti necessario l'uso del mezzo di trasporto e venga seguito il percorso ordinario per raggiungere il posto di lavoro.

Deriva da tutto ciò che vi è indennizzabilità dell' infortunio in parola innanzitutto quando sia fatto uso del mezzo pubblico il quale costituisce il modo normale per la mobilità delle persone e comporta il grado minimo di esposizione al rischio della strada".

Nel terzo caso un lavoratore subisce l' infortunio mentre, terminata l'attività lavorativa, affronta un viaggio di circa mille Km. per raggiungere, all'inizio di un breve periodo di legittima assenza dal lavoro, la propria famiglia. In questo caso la Suprema Corte ha basato il ricorrere dell'"occasione di lavoro" e della conseguente indennizzabilità dell'evento traumatico, in considerazione della ritenuta "ragionevolezza" di un periodico rientro in famiglia del lavoratore che, per la particolare natura dell'attività svolta, vive abitualmente lontano dalla stessa ed in prossimità dei luoghi in cui si svolge la propria prestazione lavorativa. Viene quindi escluso che il comportamento del lavoratore possa avere determinato un rischio elettivo, da intendersi come derivante da una libera scelta ed idoneo ad eliminare la derivazione eziologica tra rischio effettivamente corso ed attività lavorativa, in quanto "il ritorno in famiglia rientra nella normalità. Non può dirsi pertanto, non normale o irragionevole l'esigenza di ritornare in famiglia anche se questa dimori lontano, irragionevole o anormale sarebbe la pretesa di un ritorno quotidiano mentre ragionevole è una minore periodicità tanto minore quanto maggiore è la distanza".

Nella quarta ipotesi, infine, un lavoratore, a causa dell'improvvisa apertura dello sportello di un furgone, subisce l' infortunio mentre si reca dal luogo di lavoro verso il parcheggio dove ha lasciato la propria autovettura. Poiché risultano accertate nel merito sia la necessità dell'utilizzo del mezzo privato per raggiungere il luogo di lavoro che quella del conseguente spostamento a piedi dal luogo di parcheggio dell'auto a quello di lavoro e viceversa, i giudici di legittimità riconoscono l'evento come avvenuto "in occasione di lavoro", poiché il rischio generico comune a tutti i cittadini che astrattamente avrebbero potuto compiere l'attività durante la quale si era verificato l'incidente è aggravato dalla presenza (come si legge nella motivazione stessa) di "quel *quid pluris* concernente il rischio che ne è determinato il concreto la specificità, *quid pluris* derivante dalla connessione tra il percorso a piedi ed il legittimo uso della autovettura".

Nel prosieguo di questo lavoro si intende sottoporre le sentenze appena descritte ad una sorta di esame parallelo rispetto alle decisioni che hanno, in momenti anche assai recenti, giudicato fattispecie analoghe a quelle ivi trattate, al fine di chiedersi se esse non presentino più o meno evidenti profili di contrasto e quale possa dirsi essere la loro portata.

Si è inteso, cioè, deliberatamente limitare e concentrare l'analisi tralasciando gran parte della assai vasta giurisprudenza sull'argomento ritenendo, comunque, che quella qui richiamata permetta di formulare alcune legittime riflessioni sull' iter logico-giuridico adottato dagli organi giudicanti.

Iniziando questa breve trattazione dall'ipotesi esaminata dalle prime due sentenze massimate si deve segnalare che, da un lato, non risulta edito sul tema specifico alcun pronunciamento della Corte Suprema, dall'altro lato, invece, che sussistono alcuni provvedimenti provenienti da giudici di merito che sembrano aderire alla ricostruzione più restrittiva che nega l'indennizzabilità nel caso di utilizzo del mezzo pubblico.

In particolare l'utilizzo del mezzo pubblico per recarsi al lavoro determina la mera presenza di un rischio generico non indennizzabile secondo la Pretura di Livorno il 23 gennaio 1992 (Tosc. lav. giur. 1992, 247). L'orientamento sfavorevole all'indennizzabilità dell' infortunio occorso al lavoratore che usa i mezzi pubblici è stato assai di recente confermato da Cass. 4 giugno 1999, n. 5517 (in Guida al Dir., 1999, 37, 98).

Sembra, in particolare, opportuno riportare il pronunciamento di uno di tali giudici che è stato espressamente influenzato dall'intervento della Corte di legittimità.

È opportuno segnalare che, in questo caso, il giudice di merito opera come giudice del rinvio in quanto la Suprema Corte aveva cassato una precedente pronuncia favorevole all'infortunata. Il Tribunale riporta quindi, nello svolgimento della sua decisione, alcuni passi del giudizio di legittimità: "la Suprema Corte ha rilevato che "L' infortunio in itinere può ritenersi coperto dall'assicurazione obbligatoria contro gli infortuni sul lavoro, cioè cagionato da rischio specifico di una prestazione lavorativa quando il lavoratore per recarsi sul luogo di lavoro o per tornare alla propria abitazione debba percorrere una certa strada particolarmente pericolosa o servirsi di un mezzo di trasporto diverso da quelli comunemente usati, ovvero di un mezzo fornito o prescritto dal datore di lavoro. Invece, quando la strada percorsa dal prestatore d'opera sia coperta dal pubblico trasporto o quando il mezzo usato sia di comune utilizzazione e non fornito od imposto dal datore di lavoro, l' infortunio in itinere non è indennizzabile perché il lavoratore viene a trovarsi nelle identiche condizioni di un qualsiasi utente della strada correndo un'alea a tutti comune, cioè affronta un rischio generico". ... Orbene, con riguardo al caso di specie considerate le circostanze obiettive e le modalità dell' infortunio (la ... era a bordo di un autobus di linea, stava recandosi al lavoro da ... a ... ed a seguito di una brusca frenata del veicolo aveva picchiato la testa) è da ritenere appunto che ricorra una ipotesi di rischio generico poiché nel frangente la ... ebbe a trovarsi nelle identiche condizioni di un qualsiasi utente della strada correndo un'alea a tutti comune e quindi un rischio generico che esclude la indennizzabilità dell' infortunio eventuale, in cui si trovi ad incorrere il lavoratore ai sensi della legislazione vigente".

Si deve, infine, segnalare che in altri pronunciamenti della Corte di legittimità si evidenzia una tendenza che, anche se nella forma di *obiter dicta*, avrebbe, quantomeno, lasciato presumere l'esclusione dell'indennizzabilità degli incidenti "sulle vie del lavoro" occorsi utilizzando i mezzi pubblici, così come poi è avvenuto nel pronunciamento più recente.

Uno di questi è successivo a quelli qui esaminati, si tratta della sentenza n. 6449 del 1° luglio 1998, in cui si nega l'indennizzabilità dell' infortunio occorso al lavoratore che utilizza il mezzo privato laddove la distanza che separa la sua abitazione rispetto al luogo di lavoro non sia tale da impedirne la ragionevole percorrenza a piedi o mediante l'utilizzazione del mezzo pubblico.

secondo la quale, perché possa ricorrere l'indennizzabilità, "deve, di fatto, sussistere una condizione di necessità che costringa il lavoratore a seguire un determinato percorso più rischioso o a scegliere mezzi di trasporto diversi da quelli pubblici per sua volontà o perché impostigli dal datore di lavoro".

Si può, infine, fare riferimento alla decisione 24 febbraio 1992 n. 2291, che sarà esaminata nel commento della quarta massima e che, per ciò che qui interessa, richiede un aggravio della normale pericolosità della via percorsa o un mezzo particolare perché si possa superare il comune rischio che normalmente coinvolge tutti gli utenti della strada. Proseguendo questa analisi incrociata della giurisprudenza e passando alla terza delle pronunce richiamate in principio di questo lavoro deve segnalarsi per prima proprio quella che, in questo caso, la stessa Suprema Corte manifesta di non condividere più. Nel giudizio conclusosi con la pronuncia del 17 aprile 1989 n. 1830. La Suprema Corte, affrontando una situazione di fatto sostanzialmente analoga a quella recentemente decisa in senso favorevole al lavoratore, argomenta la non ricorrenza di un infortunio in itinere indennizzabile in quanto l'aver affrontato un percorso di 360 chilometri per incontrare la propria famiglia, normalmente dimorante in luogo diverso da quello ove l'infortunato svolgeva la propria attività lavorativa e temporaneamente dimorava, "evidenzia un rischio che il dipendente ha ritenuto di liberamente affrontare e che sul piano rigorosamente giuridico non può essere considerato come inerente al lavoro in sé e nelle sue modalità".

La sentenza appena citata fa, tra l'altro, riferimento, nello svolgimento della sua motivazione, ad altri due pronunciamenti del medesimo Supremo collegio: si tratta del n. 5342 del 16 giugno 1987 e del n. 2589 del 27 aprile 1982.

Peraltro, nel primo dei due si cassa il precedente giudizio di merito, che aveva escluso l' infortunio in itinere indennizzabile sulla base dell'unico assunto della natura eccessiva ed irragionevole della distanza di 130 chilometri tra residenza scelta dal lavoratore e luogo di lavoro; mentre nel secondo si giudica, si direbbe al contrario, elettivo il rischio, e quindi non indennizzabile l' infortunio da esso conseguente, corso dal lavoratore che abbia deciso di risiedere a 75 chilometri dal luogo di lavoro.

Infine, nella decisione n. 1819 del 17 marzo 1986

(in Foro it. 1986, I, 3049), sono nuovamente i giudici di legittimità a giudicare "ragionevole" una distanza di 160 chilometri tra luogo di lavoro ed abitazione del dipendente e, conseguentemente, ad ammettere l'indennizzabilità dell' infortunio occorso allo stesso mentre percorreva detta distanza con mezzo proprio.

Con riguardo, infine, alla fattispecie giudicata dalla quarta sentenza richiamata può, inizialmente, segnalarsi la pronuncia 9 giugno 1995 n. 6531 . Per completezza si segnala anche Cass. 1 settembre 1997 n. 8269, laddove si nega l'indennizzabilità all' infortunio occorso al lavoratore che, dopo aver parcheggiato l'autovettura in prossimità del luogo di lavoro, intraprendeva una via diversa da quella normale procurandosi l'incidente inciampando nella catena che era posta all'inizio di tale percorso: in questo caso la stessa Corte, giudicando dell' infortunio occorso alla lavoratrice caduta mentre percorreva a piedi la normale e più breve via di collegamento tra la propria abitazione ed il luogo di lavoro, ha cassato il precedente giudizio di merito favorevole al riconoscimento dell' infortunio in itinere perché, "ai fini dell'indennizzabilità, secondo la normativa infortunistica, occorre, con la "occasione di lavoro", la necessità di specifico collegamento tra l'evento e l'attività lavoro, sì che possa ritenersi, attraverso l'esame di varie circostanze (di tempo, di luogo, di persone e di mezzi) che l' infortunio si inserisca nello svolgimento dell'attività lavorativa come un'evenienza tipica della stessa, mentre non è sufficiente la pura coincidenza temporale o locale con quest'ultima".

La Corte rileva poi che il giudice di merito riconoscendo il ricorrere dell' infortunio in itinere al caso in questione avrebbe "in sostanza identificato l'occasione di lavoro, connotata da rischio specifico, nella coincidenza marginale dell'incidente con l'atto del recarsi al lavoro, mentre avrebbe dovuto indagare su quel *quid pluris* che deve necessariamente concorrere a caratterizzarne la relazione con l'attività lavorativa. Avrebbe dovuto, infatti, considerare che la semplice caduta per strada era di per sé evenienza comune rientrando nel rischio generico del percorrere una strada qualunque e per un motivo qualunque, a meno che il rischio non fosse risultato aggravato da particolari circostanze correlate direttamente allo svolgimento delle mansioni e dimostrative della occasione di lavoro". Nella sentenza 24 febbraio 1992 n. 2291, la Corte affronta il caso dell' infortunio mortale occorso al lavoratore che sceso dal veicolo di servizio per raggiungere la propria abitazione era stato investito da un'autovettura. Anche in questo caso il Supremo Collegio interviene cassando il precedente giudizio di merito favorevole al riconoscimento dell' infortunio *in itinere* indennizzabile, in quanto, pur essendo ritenuto corretto "che debbano considerarsi infortuni sul lavoro anche gli infortuni in itinere , gli infortuni, cioè, occorsi al lavoratore non nel luogo e nell'orario di lavoro, ma nel tragitto necessario per recarsi al lavoro e per ritornare; occorre tuttavia che il lavoratore, nel compiere questo tragitto, abbia affrontato non già il rischio generico che grava su tutte le persone per il solo fatto che si muovano, ma un rischio specifico determinato da una particolare pericolosità dei luoghi e dei mezzi necessari per compiere il tragitto stesso". Nella pronuncia dell'8 ottobre 1992 n. 10961, i Giudici di legittimità affrontano ancora il caso dell'incidente occorso al dipendente mentre, rientrando dal lavoro, scendeva dalla propria autovettura e confermano il giudizio di merito, sfavorevole al riconoscimento dell'indennizzabilità dell' infortunio , in quanto l'evento risulta "caratterizzato dalla semplice coincidenza cronologica e topografica con l'attività lavorativa prestata, e più precisamente con il viaggio di rientro dal luogo di lavoro all'abitazione del lavoratore, giacché la caduta occorsa nello scendere dall'automobile davanti alla porta di casa permetteva di ravvisare soltanto un collegamento meramente marginale e indiretto con la detta attività lavorativa". Non può, infine, non essere compresa in questa breve rassegna quella pronuncia in cui, ancora la Suprema Corte, è la n. 4657 del 22 maggio 1987, ha affrontato una particolare ipotesi di infortunio . Nel caso di specie un lavoratore è stato investito da una autovettura mentre era in attesa di un collega che avrebbe dovuto accompagnarlo sul posto di lavoro con la propria autovettura.

Sia il pretore, in primo grado, che il Tribunale, in sede di appello, hanno negato la configurabilità di un infortunio in itinere indennizzabile asserendo che, il trovarsi come pedone su una strada cittadina, prescindendo dall'attesa di un mezzo pubblico o privato, avrebbe integrato una fattispecie di rischio generico comune a qualsiasi pedone che si trovasse nelle medesime condizioni.

Si è, inoltre, considerato che solo se il sinistro si fosse verificato durante il tragitto in automobile sarebbe stato necessario appurare rigorosamente le circostanze dell'evento alla ricerca di quel *quid pluris* idoneo a qualificare il rischio come generico aggravato.

In sede di giudizio di cassazione la valutazione viene completamente rovesciata, fino ad affermarsi che "... sia da comprendere tra gli infortuni tutelati quello occorso in itinere a chi sia costretto, dalla necessità di raggiungere sollecitamente il posto di lavoro e dalla carenza di convenienti mezzi pubblici di trasporto e di mezzi posti a disposizione dal datore di lavoro, ad avvalersi di un mezzo privato, eventualmente, come nel caso di specie, di un proprio compagno di lavoro; tali prospettate necessità e carenze costituiscono, infatti, quel *quid pluris* in grado, con il concorso del nesso eziologico tra la prestazione lavorativa e l'attività svolta dal lavoratore, anteriormente a quella prestazione, di aggravare il rischio generico insito nel comportamento di un qualsiasi utente della strada.

In tale caso, quando cioè sussistono il nesso eziologico ed il *quid pluris* di cui or ora si è detto, non ha alcuna rilevanza il preciso momento in cui il sinistro si verifichi; esso sarà ugualmente tutelato sia che si verifichi durante il percorso per raggiungere il luogo dove è in attesa il mezzo privato, sia che si verifichi, infine, durante l'attesa del mezzo privato, in quanto tutto l' iter di trasferimento, in una determinata ora e con determinate modalità, dalla abitazione al luogo di lavoro, costituisce la situazione di rischio generico aggravato, positivamente tutelato ai sensi dell'art. 2 del d.P.R. 30 giugno 1965 n. 1124".

Per quanto riguarda decisioni provenienti da giudici di merito si segnala una certa tendenza a escludere l'indennizzabilità degli infortuni occorsi percorrendo strade prive di particolare pericolosità in quanto detta attività potrebbe al massimo determinare un rischio generico, ha riconosciuto l'indennizzabilità dell' infortunio occorso alla lavoratrice che veniva investita, all'uscita del lavoro, mentre percorreva un attraversamento pedonale.

Al termine di questo esame sembra legittima una certa perplessità rispetto al fatto che, di fronte a situazioni analoghe, vi sia un frequente ricorrere, nelle motivazioni dei provvedimenti, alle medesime argomentazioni mentre, i relativi dispositivi, giungono a pronunciamenti spesso differenti.

I giudici, cioè, utilizzano costantemente la nozione di "occasione di lavoro" così come quella di "rischio generico o aggravato o specifico", ma a tale esplicitata uniformità di criteri di riferimento non sembra corrispondere analoga uniformità di giudizi.

Da una simile osservazione potrebbe allora trarsi l'illazione di una certa carenza di rigosità delle argomentazioni sopra riportate e che detta debolezza strutturale permetta di giungere a delle conclusioni la cui ricorrente disomogeneità finirebbe per nascere dal fatto che esse poggiano su procedimenti motivazionali soltanto apparenti.

Si ricorda il sottovalutato passo di Varese, L' infortunio in itinere e l'occasione di lavoro: considerazioni critiche, secondo il quale "è inutile ricercare il fondamento dell'indennizzabilità dell' infortunio *in itinere* in una differenza tra la situazione di rischio del lavoratore e quella di un comune utente della strada nel contesto della circolazione stradale: in questo sistema di riferimento le componenti della situazione di rischio sono le medesime per lavoratori e non lavoratori: in particolare se il percorso presenta speciali caratteristiche di pericolo, l'intensità del rischio è la stessa per gli uni e per gli altri".

In essi potrebbe, cioè, non essere presente lo svolgimento di un ragionamento logico-giuridico idoneo a giustificare la conclusione in termini di conseguenza necessaria e necessitata.

Proprio tale carenza non permetterebbe, da un lato, di giudicare le soluzioni prospettate in termini di effettiva giuridicità e favorirebbe, dall'altro, la strana impressione per cui, più o meno, tutte le pronunzie appaiono astrattamente corrette mentre, in realtà, mancano di uno di quei requisiti che un recente contributo ha identificato come necessari perché una sentenza possa dirsi giuridicamente "giusta": la correttezza del riferimento normativo utilizzato. La teoria della decisione giusta che qui si propone si fonda sul presupposto che non esista un singolo ed unico criterio idoneo a costituire il punto di riferimento per le valutazioni attinenti alla giustizia della decisione giudiziaria. Piuttosto sembra necessario far capo ad un insieme di tre criteri, solo dalla loro combinazione potrà scaturire uno schema di valutazione che consente di determinare se e quando la decisione è giusta... I tre criteri ai quali si allude sono i seguenti: a) correttezza della scelta e della interpretazione della regola giuridica applicabile al caso: b) accertamento attendibile dei fatti rilevanti del caso: c) impiego di un procedimento valido e giusto per giungere alla decisione.... Per usare una formula di sintesi, si può dire che la giustizia della decisione risulta bensì dalla combinazione dei valori relativi ai tre criteri indicati, ma non dalla "media" di tali valori. Un valore insufficiente non può essere compensato dagli altri valori in modo da produrre un risultato globale che possa considerarsi accettabile. In sostanza, la giustizia della decisione non è "un" valore complessivo unitario risultante da qualche somma algebrica, ma un algoritmo nel quale ogni criterio mantiene la sua autonomia ed opera individuando valori autonomi che debbono essere tutti presenti perché si possa parlare di decisione giusta". Se, cioè, non è prevista nel nostro ordinamento la disciplina espressa dell' infortunio in itinere , le conclusioni di cui alle sentenze citate appaiono, a nostro parere, affatto indicative della probabile inconferenza al tema da decidere della nozione di "occasione di lavoro". Questo avverrebbe proprio in conseguenza del fatto che, risultando essa apparentemente idonea a motivare conclusioni chiaramente confliggenti, non è, in realtà, correttamente richiamabile per risolvere questo tipo di problema.

Il diritto vivente amplia i confini dell' infortunio in itinere, secondo il quale, proprio dall'esame della giurisprudenza, si ricaverebbe che "l'univocità del criterio ermeneutico elaborato dal diritto vivente si risolve

in distinzioni puramente astratte cui fa da contraltare una pluralità di applicazioni concrete che danno luogo a variegata casistica". Peraltro, lo stesso autore conclude in senso alquanto favorevole alla sentenza commentata anche se attraverso considerazioni di carattere più latamente sociale che giuridico; si consente, poi, rilevando un certo grado di sottovalutazione del problema da parte di coloro che ritenevano ormai acquisito un consolidato orientamento giurisprudenziale in materia, si obiettava come fosse "facilmente rilevabile, attraverso un esame comparativo delle sentenze degli ultimi vent'anni con quelle precedenti come l' infortunio in itinere abbia ricevuto e stia ricevendo un sempre più ampio riconoscimento nei nostri Tribunali. È qui che una rigida applicazione dei principi connessi all'occasione di lavoro in particolare il rischio professionale, ha con il tempo ceduto il passo ad interpretazioni in qualche caso ardite che utilizzando il metro di giudizio, costituito dal rischio generico aggravato sono arrivate a riscontrare l'evento in questione in fattispecie suscettibili, quantomeno in passato, di ben diverse valutazioni... Si è spesso, cioè, di fronte a valutazioni di carattere "sociale" o "familiare" sempre più lontane da quella dipendenza del rischio dall'attività lavorativa svolta che va sotto il nome di "rischio professionale", e che è l'unico elemento legislativo a cui occorrerebbe rifarsi. Quando si è parlato di sottovalutazione ci si riferiva proprio alla poca rilevanza data al fatto che i Tribunali disciplinano una determinata fattispecie utilizzando e piegando a questi fini gli strumenti giuridici posti in essere per la tutela di situazioni diverse". Sembra che i risultati della indagine appena condotta su un campione di sentenze alquanto rappresentativo dovrebbe permettere di ribadire con particolare vigore la necessità di un intervento legislativo che, cercando magari di dare attuazione ai pur non particolarmente incisivi inviti della Corte costituzionale, contribuisca a determinare una situazione di minore fluidità in sede giurisprudenziale. La Consulta ha affrontato direttamente il tema in due occasioni, nella prima (sentenza 12 gennaio 1977 n. 8, Mass. giur. lav. 1977, 291) con riguardo alla questione di legittimità costituzionale sollevata dal Giudice del lavoro del Tribunale di Trento in relazione al d.P.R. 30 giugno 1965 n. 1124 che, non avendo dato attuazione alla delega dell'art. 31 della l. 19 gennaio 1963 n. 15 (cioè non avendo disciplinato l' infortunio in itinere), si sarebbe posto in contrasto sia con l'art. 76 che con l'art. 38, comma 2 della Costituzione, ha rilevato come la l. 19 gennaio 1963 n. 15, contenesse due distinte deleghe: l'una, contenuta nell'art. 30 rivolta alla riunione in un unico provvedimento delle norme in materia di assicurazione obbligatoria contro gli infortuni sul lavoro e le malattie professionali, l'altra, contenuta nell'art. 31, concernente l'emaneazione di norme dirette a disciplinare l'istituto dell' infortunio in itinere . Il fatto che il legislatore non avesse fatto uso di una delle due deleghe poteva soltanto comportare una responsabilità politica verso il Parlamento, ma non certo una violazione di legge costituzionalmente apprezzabile. Questa statuizione finiva poi, secondo la Corte costituzionale, per assorbire l'altra questione posta nell'ordinanza di rimessione con riferimento ad una presunta violazione dell'art. 38 cost., per essere inadeguata l'attuale garanzia previdenziale dei lavoratori rispetto all' infortunio in itinere . Nella seconda occasione (sentenza 3 ottobre 1990 n. 429, Foro it. 1991, I, 251, chiamata a giudicare del contrasto tra le limitazioni soggettive di cui all'art. 4 del T.U. n. 1124 del 1965 rispetto ai principi di cui agli art. 3 e 38 della Carta fondamentale, la Corte costituzionale ha escluso l'ammissibilità della questione di costituzionalità attribuendo all'indennizzabilità dell' infortunio in itinere la natura di prolungamento dell'assicurazione e rilevando che il giudice a quo avrebbe sostanzialmente chiesto una sentenza che introduca una forma autonoma di assicurazione dell' infortunio in itinere indipendente dalla natura e dalle modalità della prestazione di lavoro; di conseguenza, nell'escludere, la Corte ha stabilito che una innovazione di tal genere compete al potere discrezionale del legislatore ordinario. Questa necessità appare, poi, ancora più evidente solo che si segnalino, anche se non è questa la sede per diffondersi su di essi, quegli ulteriori aspetti normativi che, da più parti, sono individuati come illegittime forme di discriminazione rispetto ad un equo intervento dello Stato in questo specifico campo, quali: la previsione dei limiti soggettivi per poter accedere ai trattamenti previdenziali ancora contenuti nel Testo Unico n. 1124/1965. Da ultimo occorre segnalare che nello Studio per la riforma dell'assicurazione obbligatoria contro gli infortuni sul lavoro e le malattie professionali, Progetto di Legge Delega redatto da un'apposita Commissione di esperti istituita dall'INAIL, risulta espressamente previsto al punto b) dell'art. 1 "l'introduzione della disciplina dell' infortunio in itinere ", nonché la contraddittoria nozione di "causa di servizio" che, per i pubblici dipendenti, sostituisce quella di "occasione di lavoro" e spesso, in materia di infortunio in itinere , finisce per avere "più ampie ragioni di indennizzo". E si possono, in questa sede, solo immaginare i dubbi ed i problemi derivanti dal passaggio del contenzioso sul pubblico impiego ai giudici ordinari in base al d.lgs. 31 marzo 1998, n. 80 ed infine le peculiarità dell' infortunio in itinere che coinvolge lavoratori costretti a compiere spostamenti con grande frequenza pur se non "in attualità di lavoro" come i lavoratori agricoli o gli artigiani.

In un'ottica propositiva non può allora non rilevarsi come, in relazione al viaggio necessario a condurre il

prestatore sul luogo del lavoro, il "logorio psico-fisico" al quale lo stesso è sottoposto dalla esigenza di rispettare determinati limiti di tempo, può considerarsi un fattore di rischio indipendente dal mezzo usato e dal percorso affrontato e, proprio per questo, parzialmente diverso da quello a cui è esposto il comune utente della strada. Alla osservazione di un simile fenomeno, di carattere soggettivo, può aggiungersi l'ulteriore aggravamento determinato dal fatto, di natura oggettiva, che proprio l'aumento della circolazione di autoveicoli nelle ore in cui la maggior parte dei lavoratori compie il tragitto verso il luogo di lavoro permette di parlare dei cosiddetti "punti di fuoco della pericolosità stradale".

Si è cioè di fronte ad una "situazione generale di pericolosità che coinvolge un numero estremamente ampio di persone tutte in gran parte preoccupate di raggiungere in un arco estremamente ristretto di tempo l'ambiente di lavoro".

In considerazione di ciò, e volendo tentare di suggerire qualche idea sulla possibile impostazione di una previsione legislativa ad hoc, potrebbe abbandonarsi la tradizionale impostazione che vede nel viaggio la necessaria ed esclusiva presenza della dicotomia tra rischio ordinario da una parte, e del rischio lavorativo specifico, diretto o indiretto, dall'altra, per riconoscere la configurabilità di un rischio situato in posizione intermedia tra i due appena descritti. Tale situazione di rischio, però, pur sembrando essere di entità maggiore rispetto a quella ordinaria, non dovrebbe poter ricevere alcuna tutela in virtù di una disciplina legata alla nozione di "occasione di lavoro" seppure ampliata attraverso i vari sforzi interpretativi della Corte di cassazione.

Oggi, di fronte ad un infortunio che "è ormai divenuto molto frequente e diffuso in tutto il territorio nazionale, a causa delle sempre più difficili condizioni di traffico stradale, che determinano incidenti, quasi sempre invalidanti e spesso mortali".

Suggerire di porre rimedio a questa situazione attraverso un intervento su quella stessa legge,

che è stata ed è, più o meno impropriamente, utilizzata per far fronte ad una carenza legislativa, significherebbe, a nostro parere, non solo protrarre una situazione di incertezza, ma anche non considerare la progressiva erosione della fondamentale esigenza di tutela della salute di tutti i lavoratori prevista, in via generale per tutti i cittadini dall'art. 32 e, in forma specifica per il lavoratore, dall'art. 38, comma 2, del dettato costituzionale.

Se infatti può dirsi che "in virtù dei principi affermati dalla giurisprudenza di legittimità, poche sono ormai le fattispecie rimaste escluse dalla copertura assicurativa ed è anzi imminente la tendenza che l'eccezione d'indennizzabilità possa divenire regola d'indennizzabilità".

Non si vede cosa potrebbe ottenersi in più attraverso una esplicita previsione che sarebbe, comunque, ancora più difficile giustificare come collegata alla nozione di "occasione di lavoro". Al contrario, si otterrebbe una legittimazione molto opinabile di quella differenza di tutela per situazioni in fin dei conti analoghe che non può che formare oggetto di notevole preoccupazione. " Ma se si considera la questione nel suo complesso, proprio per una esigenza di parità dei cittadini di fronte alla legge, non si vede perché alcune categorie di lavoratori debbano godere di certi benefici e fruire di varie prestazioni, negate per contro ad altre categorie, prive di ogni copertura assicurativa ed esprimenti pari specie di bisogni". L' infortunio in itinere e l'occasione di lavoro, considerazioni critiche, cit., 285-286, il quale ritiene "...dubbio che la diversa condizione professionale valga a giustificare un trattamento differenziato... ove si tenga presente l'autonomia degli interessi tutelati dall'ordinamento della previdenza sociale rispetto a quelli del diritto del lavoro e l'evoluzione di quest'ultimo settore dell'ordinamento giuridico da disciplina protettiva del lavoro subordinato a ordinamento dell'attività professionale nelle sue diverse manifestazioni, in conformità di mutamenti profondi nelle condizioni politico-sociali dei valori a queste collegate... Orbene, se nell'ambito dell' infortunio in itinere , la situazione di indennizzabilità è determinata dal suddetto contenuto della relazione rischio dell' iter - rischio del lavoro (esposizione necessitata a un rischio maggiore di quello del normale iter lavorativo) non mi sembra che tale collegamento venga meno per la circostanza del carattere autonomo dell'attività dell'infortunato; in altri termini ritengo che, anche quando non vi sia un vincolo giuridico al lavoro, l'organizzazione delle concrete esigenze del medesimo possano determinare una qualificazione in senso lavorativo del rischio e quindi dell' infortunio in itinere ". È in base alle suesposte ragioni che la parte più consistente di coloro che ritengono non più differibile una presa di posizione legislativa in materia, vuole che l'iniziativa sia presa prescindendo totalmente dal T.U. del 1965. Non si riescono a giustificare infatti i timori di chi riconosce in una scelta simile un travisamento "...dei principi basilari della assicurazione contro gli infortuni sul lavoro".

La carenza di una normativa genera una giurisprudenza imprecisa e a volte contraddittoria, in cui il limite tra valutazione di fatto e valutazione di diritto non sempre appare chiaro e preciso. Considerato che non l'interpretazione è soggetta ad incertezze, ma l'applicazione della norma alle varie fattispecie, solo una precisa e puntuale normativa può risolvere ogni difficoltà valutativa, eliminando incertezze giuridiche e profonde ingiustizie"; si tratterebbe anzi di un rafforzamento di quegli stessi principi finalmente lasciati muovere negli spazi ad essi attribuiti senza più bisogno di subire improbabili ampliamenti almeno per quanto riguarda la disciplina dell' infortunio in itinere .

Se da un lato può considerarsi autorevole e qualificata quella parte di dottrina che riconosce la necessità del tipo d'intervento delineato, dall'altro, occorre segnalare che, sotto l'aspetto propositivo, non si va oltre qualche dichiarazione di principio

"Non può quindi che auspicarsi una disciplina legislativa che dilati il concetto di rischio indiretto del lavoro a situazioni più generalizzate della contingenza lavorativa, riconoscendo definitivamente l'istituto dell' infortunio in itinere ed estendendo la tutela anche al percorso che intercorre tra il luogo di lavoro ed il ristorante, la mensa aziendale o, in generale, il luogo ove il lavoratore consuma abitualmente i pasti, similmente a quanto già disciplinato dalla legge francese".

e qualche abbozzo programmatico forse più provocatorio che realmente risolutivo.

Si è auspicato l'introduzione di un generale sistema di previdenza per i danni derivanti dalla circolazione che potrebbe realizzarsi attraverso la trasformazione dell'assicurazione r.c. auto "... in una assicurazione obbligatoria, se non addirittura sociale, contro il rischio degli infortuni derivanti dalla circolazione a prescindere dai motivi di questa (lavoro, attività sportiva, svago, ecc) e dalla responsabilità connessa al sinistro che sarebbe tutelata indirettamente mediante l'esclusione della azione di risarcimento del danneggiato". In considerazione, però, del livello di difficoltà di intervento al quale, dalla lettura delle sentenze segnalate, la giurisprudenza pare arrivata, pur tenendo conto del fatto che l'orientamento da ultimo delineato è ancora impegnato sia ad affermarsi nei confronti di chi non ritiene assolutamente urgente una tale esigenza, sia a svincolarsi da chi lo inserisce nel più vasto quadro del rinnovamento che dall'attuale sistema previdenziale dovrebbe portare ad un concreto sistema di sicurezza sociale.

Si è proposta in particolare di estendere la nozione di "causa di servizio" dai dipendenti pubblici a tutte le categorie di lavoratori tramite l'unificazione dei "parametri di valutazione medico-legale del danno alla persona conseguente ad infortunio sul lavoro e ad infortunio dipendente dal lavoro (o dal servizio) pur prevedendo un diverso privilegio sul piano della prestazione economica in funzione della diversa entità dei rischi, entrambi professionali in senso lato. L'unificazione di detti parametri, almeno in un tempo successivo, dovrebbe essere estesa alla normativa del settore pubblico nell'ottica, il tutto, di un graduale passaggio ad un concreto sistema di sicurezza sociale", appare assolutamente indifferibile il raggiungimento di quella concordanza di intenti tra coloro che operano nel settore previdenziale necessario perché si verifichi una prima vera spinta verso una soluzione del problema.

Esistenza o meno ancora dell' infortunio in itinere.

Tre nuovi casi di "incidente di percorso" (una lavoratrice, un impiegato, un artigiano) che suggeriscono un solo interrogativo: esiste ancora l' infortunio *in itinere* ?

La "previdenza sociale" (a copertura mista, contributiva ed erariale, tranne che per gli infortuni sul lavoro lasciati da sempre ad esclusivo carico delle categorie imprenditoriali) vede da tempo un progressivo superamento, ad opera della giurisprudenza ordinaria e costituzionale, delle sue limitazioni di tutela (per gli infortuni riguardano soprattutto le persone assicurate e le attività "protette") che non sono strutturali delle assicurazioni sociali ma dipendenti da scelte di politica economico-previdenziale (l'altra forma di attuazione della sicurezza sociale secondo l'opinione prevalente accreditata anche dalla Consulta è l'"assistenza sociale",

a sua volta in fase espansiva con i vari istituti introdotti di continuo dalle annuali leggi "finanziarie").

L'ampia evoluzione giurisprudenziale dell'ultimo quarantennio ha portato ad un ampliamento dell'ambito protettivo, in genere sul piano esegetico estendendo la portata ed il significato della norma; ed in sede costituzionale con applicazione diffusa del principio di eguaglianza dell'art. 3 Cost., solo di rado mediante il ricorso all'art. 38.

Con l' infortunio in itinere , tipico esempio del "diritto vivente", si crea invece un modello di tutela nuovo di carattere generale (anche se inizialmente limitato), ma privo di una sua dignità normativa e ricavato dai principi della "occasione di lavoro" (art. 2 t.u. inf.): concetto alquanto indeterminato e di vasta portata, collocabile nelle più opportune dimensioni interpretative.

È la chiave di volta per sopperire alla lacuna legislativa, mentre l' infortunio nel tragitto casa-lavoro è riconosciuto solo per i marittimi (art. 6 t.u. inf.). Nonostante una raccomandazione CEE del 1962, viene trascurato dal nostro Paese per gli altri lavoratori al punto da lasciare inattuata la legge n. 15/1963 con relativa proroga (principalmente per un problema di costi e poi per l'introduzione dell'assicurazione obbligatoria r.c. auto; secondo Persiani, anche per l'impossibilità di mantenere gli stessi limiti della tutela infortunio per un rischio eguale per tutti fuori del lavoro); risulta equiparato in altri Stati all'inf. lavorativo propriamente detto (Belgio, Francia, Germania Federale e Lussemburgo) o comunque ammesso a godere delle medesime prestazioni (Spagna, Cecoslovacchia, Togo e Israele); la Consulta ha declinato la propria competenza (omissione del governo rilevante solo sul piano della responsabilità politica verso il Parlamento: Corte cost., 4 gennaio 1977, n. 8 una siffatta tutela implica scelte di politica legislativa ed il rischio della strada è coperto dall'assicurazione solo se direttamente determinato, e quindi reso specifico, dalla prestazione di lavoro. Secondo l'impostazione tradizionale, è sufficiente un "rischio generico aggravato" (elaborazione dottrinale che fa capo al Carnelutti), intravisto in presenza di determinate circostanze ricollegabili alla "occasione di lavoro", che qualifica diversamente il comune rischio della circolazione. Il canone ermeneutico applicato è il seguente: attività successiva o anteriore alla vera e propria prestazione di lavoro richiesta dalle particolari modalità di esecuzione della stessa quali imposte dal datore o da circostanze di tempo e di luogo che prescindono dalla volontà di "scelta" del lavoratore. Le principali fattispecie di *quid pluris* aggravante: *a) iter*: necessario che l' infortunio si verifichi nel percorso diretto casa-lavoro e viceversa (senza deviazioni per ragioni estranee al lavoro o in orario non ricollegabile allo stesso: *b) veicolo*: mezzo fornito o prescritto dal datore (il lavoratore entra così nell'ambito dell'organizzazione dell'impresa): (Cass. civ. n. 6625/1987); necessità veicolo proprio) strada particolare diretta esclusivamente al luogo di lavoro con rischi diversi da quelli delle ordinarie vie di comunicazione: Cass. civ. n. 6625/1987); 2) carenza o inadeguatezza dei mezzi pubblici di trasporto od orari non coincidenti con quelli di lavoro purché distanza tra i luoghi ragionevole.

La vastissima casistica (che sarà oggetto di una rassegna di prossima pubblicazione su questa *Rivista*) non è, tuttavia, sempre riducibile in questo tracciato e l'occasione di lavoro (che solo giustifica la copertura di un tale evento) viene ravvisata in numerose diverse altre fattispecie, mentre abbondano oltre misura le pronunce discordanti. Ad esempio, la Pretura di Siena, il 25 agosto 1995, giustifica l'uso del mezzo privato da parte di una lavoratrice per l'incompatibilità degli orari dei mezzi pubblici, non già con il lavoro, ma con l'adempimento della funzione familiare. Si giunge poi ad includere l' infortunio avvenuto con l'uso di mezzi pubblici, sia pure fra contrasti giurisprudenziali che hanno dato luogo all'apposita segnalazione interna dell'Ufficio Massimario ai fini di un eventuale intervento delle Sezioni unite. Analoga incertezza nel caso di personale dimora presso il luogo di lavoro ed infortunio occorso durante il viaggio per visitare i propri familiari. Ancora: riconosciuta l'indennizzabilità a seguito di investimento del lavoratore sceso dall'auto per prestare soccorso a persone coinvolte in un incidente (Cass. civ. n. 4076/1990) o se si infortuna in un accesso pedonale tra il parcheggio ed il luogo di lavoro (Pret. Pisa, 10 giugno 1996); rifiutata in consimile situazione al soggetto che attraversava la strada per guadagnare l'uscio di casa, nonché al lavoratore che rientrava a piedi alla propria abitazione (Cass. civ., 11 novembre 1995, n. 11731). Le discordanze, naturalmente, non finiscono qui.

Allora due considerazioni. La prima: è pacifico che molti casi fuoriescono dal tipico schema dell' infortunio in itinere indennizzabile, o perché non riguardano il percorso tipico abitazione-lavoro e viceversa; o perché interviene una interruzione per ragioni estranee al lavoro (ancorché altamente sociali: Cass. civ. n. 4076/1990); o perché si adopera il mezzo pubblico. In tanto tali situazioni acquistano rilievo giuridico in quanto si ritenga confacente l'art. 2 t.u. sull'occasione di lavoro.

La seconda (una domanda): il comune rischio della strada cambia davvero la sua natura a seconda che il viaggio sia compiuto (a piedi o con veicoli) per motivi di lavoro o per ragioni personali? Se la risposta, come

riteniamo, è negativa per la generalità dei casi (le eccezioni potrebbero riguardare il trasporto di strumenti di lavoro ingombranti e pesanti o l'unica strada che conduca esclusivamente al lavoro con rischi diversi e maggiori) si dovrebbe più correttamente invocare l' infortunio *tout-court*, perché connesso occasionalmente con il lavoro.

È questo l'approdo del nuovo indirizzo che porta ad escludere dalla tutela solo l' infortunio riferibile a "rischio elettivo" e ritiene sufficiente per la professionalità del rischio il collegamento fra la condotta necessitata del lavoratore e le sue prestazioni, vale a dire fra l'attività di spostamento ed il lavoro. In definitiva si ricade nell' infortunio propriamente detto, in virtù dell'occasione di lavoro, che sussiste per il semplice fatto che si deve percorrere a piedi una strada o prendere un mezzo (a questo punto non importa più se pubblico o privato) per recarsi al lavoro o fare ritorno a casa.

La prima delle sentenze massimate sembra rientrare nella tradizione, ma prospetta un "antico più avanzato" posto che il requisito dell'*iter*, prima ristretto al percorso obbligato conducente al posto di lavoro con rischi particolari e diversi, viene ora dilatato sino ad abbracciare la strada comune sul cui fondo ghiacciato la lavoratrice è scivolata mentre si recava a piedi alla fermata del bus con il quale raggiungere l'azienda. Richiamiamo quanto appena detto sulla difficoltà di comprendere il criterio dell'imputazione del rischio della strada eguale per tutti. Se la natura e l'intensità del pericolo sono connaturate a circostanze di tempo e di luogo, alle insidie del tragitto, il rischio si profila identico per tutte le persone che percorrono quel tratto; solo che per alcuni soggetti l'evento è occasionato dal lavoro, per altri da motivi diversi. In realtà, il problema viene risolto anche qui, senza riconoscerlo, sulla base della "occasione di lavoro" (concetto molto più ampio di "causa", richiesta per le malattie professionali o, al di fuori del t.u. inf., per conseguire la pensione privilegiata per causa di servizio), dato che l'attività preliminare al lavoro era necessitata dallo stesso.

Sempre nel nuovo indirizzo dobbiamo, sostanzialmente, collocare anche la seconda sentenza, riguardante un impiegato dell'assicurazione. La tutela degli impiegati, in presenza dell'art. 4 t.u. inf. sul requisito della prestazione di "opera manuale" retribuita, aveva carattere eccezionale ("sovrintendente" se riveste qualifica impiegatizia; soggetti di cui al comma 3 del predetto articolo; "assistente contrario", dopo la sentenza "additiva" di Corte cost., 2 marzo 1990, n. 98): ma risulta ora generalizzata (dopo le pietre miliari di Corte cost., 9 giugno 1977, n. 144, Corte cost. n. 111/1979, Sez. Un. civ., 14 aprile 1994, n. 3476), per tutti i dipendenti esposti al rischio di macchine (così va inteso il concetto di "manualità") od anche costretti, dall'esercizio delle loro mansioni, a frequentare ambienti di lavoro pericolosi. Si richiede, ai fini della copertura, che i fatti derivino dall'esposizione allo specifico rischio assicurato: si è disconosciuto come infortunio tutelabile l'incidente occorso al predetto impiegato (un liquidatore sinistri) cadendo da una sedia mentre sostituiva nel suo ufficio una lampadina fulminata; Cass. civ., 19 ottobre 1995, n. 10869). Di segno opposto, invece le enunciazioni di: Cass. civ., 15 febbraio 1986, n. 923, Cass. civ., 21 luglio 1988, n. 4716, Cass. civ. n. 1171/1990. Come risulta dalla massima, il liquidatore sinistri (che godeva dell'assicurazione pubblica perché addetto abitualmente alla guida di autoveicoli) si è infortunato scivolando sull'attraversamento pedonale mentre raggiungeva la sua vettura. Decisione esattamente contraria a Cass. civ. n. 10869/1995: ma la tutela va ammessa o negata in base alla tesi che si vuol seguire sull'ambito della copertura per gli impiegati, non con ricorso all'istituto dell' infortunio in *itinere*. Infatti, l'impiegato non stava raggiungendo il posto di lavoro, perché la macchina è solo il "*mezzo*" di esecuzione della sua attività; del resto la stessa Corte giustifica la sua pronuncia adducendo trattarsi d' infortunio derivante dall'uso della propria autovettura "o da quegli accadimenti che a tale utilizzazione si ricolleghino", e parla solo di "analogia" con l' infortunio in *itinere*.

La tutela degli artigiani si arresta secondo l'opinione prevalente fondata sul testo dell'art. 4, n. 3 t.u. ("prestazione di opera manuale nelle rispettive imprese") di fronte ai comportamenti riconducibili nel profilo organizzativo-imprenditoriale viene però allargato il concetto di attività peculiare e tipica dell'impresa artigiana alle operazioni compiute fuori dei locali aziendali, nelle quali si comprendono quelle complementari e sussidiarie, accessorie o propedeutiche, al lavoro normale; come nel caso del nostro artigiano che si recava dal proprio laboratorio, nel quale aveva provveduto alla costruzione delle armi, in altra località per esporre le stesse e far quindi pubblicità (v., in aggiunta alla terza sentenza sopra riportata,. Anche qui vale la considerazione già fatta in precedenza: è un ulteriore caso di infortunio propriamente detto, non in *itinere*; e ci si chiede per quale ragione non si prende atto che ormai sono caduti i limiti tradizionali. L' infortunio in *itinere* è richiamato solo per la vischiosità propria del concetto, ma in buona sostanza è assorbito nell' infortunio puro e semplice, avvenuto prima, durante o dopo il lavoro ed in qualche modo (con interpretazione molto estensiva) "occasionato" dallo stesso. Se poi sia davvero sempre invocabile il nesso di occasionalità per questo genere d'infortuni, è questione tutta da vedere, atteso che il legislatore sembra

escluderlo quando prevede espressamente l' infortunio in itinere solo per i marittimi e non ha voluto introdurlo per gli altri lavoratori, mentre la Consulta si è fermata di fronte ad un problema di discrezionalità politica (cosa che non ha fatto altre volte, per la verità) ed ha lasciato aperto solo un piccolo spiraglio per "il rischio della strada reso specifico dalla prestazione di lavoro".

In conclusione, manca un quadro coerente di applicazione dei principi ai casi concreti di questo complicato e cangiante mosaico, pieno di contraddizioni, dell' infortunio in itinere ; ed una giurisprudenza oscillante non traduce le astratte e generali enunciazioni sul concetto di "occasione di lavoro" in un concorde indirizzo di pratica attuazione. Forse è giunto il momento di accantonare il datato *topos* dell' infortunio in itinere per rientrare nel classico modello dell' infortunio sul lavoro. Certo i tempi sono maturi per un intervento legislativo (tanto il problema dei costi è già saltato) che riordini opportunamente i variegati aspetti di questa ormai irrinunciabile realtà del diritto vivente, ponendo fine alla c.d. "anarchia del dopo principio", seconda soltanto a quella ben conosciuta in tema di danno biologico.