PuntoSicuro

ARTICOLO DI PUNTOSICURO

Anno 5 - numero 884 di giovedì 13 novembre 2003

"L'infortunio in itinere"

Disponibile per tutti i lettori di PuntoSicuro una parte dell'intervento dell'Avv. Rolando Dubini al Convegno del 16 ottobre 2003.

Pubblichiamo oggi la terza parte dell'intervento dell'avv. Dubini al Convegno del 16 ottobre 2003.
(La prima parte è disponibile sul n.875 di PuntoSicuro, la seconda sul n.876).

3- L'evoluzione storica del concetto di "infortunio in itinere".
Gli effetti della vistosa lacuna legislativa in materia di 'infortunio "in itinere" era stata messa in evidenza, a maggior ragione e per contrasto, in maniera fin troppo chiara dall'art. 6 dello stesso t.u. di cui al D.p.r. 30 giugno 1965 n.1124, relativo alla assicurazione contro gli infortuni sul lavoro (che riprende il contenuto dell'art. 19 del r.d. 17 agosto 1935, n. 1765, modificato dal r.d. 23 settembre 1937, n. 1918), il quale regolava, e regola, esplicitamente l'infortunio in itinere per la gente di mare, mentre nulla veniva previsto per i lavoratori "terrestri".

Ai sensi del citato articolo 6 del d.p.r. n. 1124/1965 i marittimi hanno diritto alle prestazioni infortunistiche (che vanno richieste all'IPSMA-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, semprechè nel viaggio di andata e ritorno essi non mutino senza ragione l'itinerario prestabilito (Miraldi. L'infortunio sulle vie del lavoro,in Dir.Lav. 1942,II,243) per l'infortunio in itinere specifico della loro attività:
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.

La norma di legge veniva interpretata in modo restrittivo, ed era quindi ritenuta applicabile in via eccezionale (cfr. Geraci. L'infortunio "in itinere" alla luce delle proposte di riforma legislativa,in Assicuraz.,1966, 721), in quanto i viaggi indennizzabili sono stati ritenuti 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.
In presenza delle anzidette condizioni si determinerebbe un nesso di occasionalità con il lavoro poiché tali viaggi vengono compiuti in servizio da o per la nave, restando salvi i principi fondamentali.(Cataldi, Il sistema giuridico dell'assicurazione contro gli infortuni sul lavoro e le malattie professionali,vol II.Roma 1962, p.539)
Al contrario di quanto avveniva in Italia in molti altri paesi e specialmente in tutti quelli dell'area comunitaria, l'infortunio "in itinere" era disciplinato in via generale già da tempo (Barni e Graev. L'infortunio sulle vie del lavoro nei suoi presupposti dottrinali e nei suoi fondamenti giurisprudenziali. Considerazioni per una nuova dottrina, in "Riv. it. prev. soc." 1961,p.438).

Francia
In Francia, dove la legislazione è ispirata ai medesimi principi di quella italiana, in materia d' infortuni sul lavoro, l'indennizzabilità dell'infortunio " in itinere" era già riconosciuta dall'art. 2 della legge 30 ottobre 1946, n. 46/2426; tale disposizione 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 (Gauguier. Situation juridique du salariè au cours du trajet pour se rendre au travail ou en revenir,in J.C.P. 1951,I, 952), è stata poi ampliata dall'art. 2 della legge 23 luglio 1957,n. 58/819, (Schaffauser.Définition de l'accident de trajet en matiére de sécurité sociale, in " Lois nouvelles",1961,137) in

cui si allarga la copertura assicurativa, pur non discostandosi dal sistema generale degli infortuni sul lavoro.
Se l'infortunio ha provocato la morte della vittima, possono beneficiare di una rendita il coniuge sopravvissuto, gli orfani e, a talune condizioni, i genitori dell'infortunato.

Belgio
In Belgio una specifica specifica dell'infortunio "in itinere" è prevista nel d.l. 13 dicembre 1945, attualmente in vigore ai sensi della legge 10 luglio 1951.
Un infortunio in itinere che provoca la morte dell'infortunato dà diritto a:
- un'indennità per spese funerarie pari a 30 volte la retribuzione giornaliera media della vittima; il rimborso di tutte le spese relative al trasporto della vittima al luogo di sepoltura (formalità amministrative incluse) (nel paese di origine);
- una rendita vitalizia per il coniuge, di importo pari al 30 % della retribuzione dell'assicurato deceduto;
- una rendita temporanea per i figli di importo pari al 15-20 % della retribuzione dell'assicurato deceduto, che viene corrisposta come minimo fino ai 18 anni, o fino alla scadenza del diritto agli assegni familiari.

Lussemburgo
In Lussemburgo l'art. 92 del Codice delle assicurazioni sociali, emanato con legge 17 dicembre 1925 e modificato dalla legge 6 settembre 1933, prevede espressamente l'indennizzabilità dell'infortunio "in itinere" (sono previste prestazioni in natura, prestazioni in denaro e a favore dei superstiti).

Germania
In Germania la previsione esplicita della risarcibilità, già contenuta nel par. 543 della legge 31 marzo 1942, è stata ulteriormente ribadita dal par. 550 della legge 30 aprile 1963.
Nella copertura assicurativa sono incluse anche misure preventive degli infortuni e prestazioni in caso di lesioni.
Il diritto alle prestazioni sorge al verificarsi dell'infortunio sul lavoro, e include prestazioni in natura: pronto soccorso, trattamento terapeutico e indennità di lesione; misure di riabilitazione professionale:; prestazioni in denaro, quali pensione di invalidità (Verlerztenrente), pensioni a favore dei superstiti (Hinterbliebenenrenten), pensione a favore degli orfani:(Waisenrente), assegno in caso di morte:(Sterbegeld).

Altrove alla concezione privatistica del rischio professionale almeno come originario fondamento, si sostituisce il concetto del bisogno del lavoratore o più largamente del cittadino, a prescindere dal suo status effettivo, che ispira sistemi pubblicistici a carattere più evidenziato di solidarietà sociale: tale soluzione è stata accolta in Gran Bretagna (v. legge 26 luglio 1946) e 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 anche nei sistemi legislativi dell'Europa Orientale (in Urss era vigente l'Ordinanza del Comitato esecutivo centrale e del Consiglio dei Commissari del popolo del 13/12/1930, ma ora in Russia provvede al ristoro del danno un "fondo di assicurazione sociale"; nella ex Cecoslovacchia.la Legge del 30/11/1956 sulla sicurezza sociale) 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.

Va ricordato che l'infortunio "in itinere" non deve essere confuso con quello che può verificarsi sulla strada quando ivi si svolge l'attività lavorativa: in tal caso si tratta infatti di un normale infortunio avvenuto in attualità di lavoro.
Quindi il criterio dell'indennizzabilità deve attualmente ricollegarsi alla presenza della c.d. occasione di lavoro.
Il grande giurista Francesco Carnelutti (Infortuni sul lavoro - studi -, Roma 1913) ha elaborato la tesi della risarcibilità dei soli infortuni professionali, quelli cioè il cui rischio è determinato dallo stesso lavoro: affinche possano trovare applicazione le norme antinfortunistiche, affermava Carnelutti, dev'essere il lavoro a creare, in tutto o almeno in parte, il rischio cui a sua volta consegue l'infortunio.

Seguendo questa concezione dell'infortunio sul lavoro, si è provveduto a distinguere:
1) 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;
2) il "rischio specifico", che deriva dalle particolari condizioni delle varie lavorazioni e grava quindi esclusivamente sul lavoratore, in quanto connaturato alla prestazione di lavoro;
3) il "rischio generico aggravato" per il quale le circostanze del lavoro costituiscono un'aggravante a carico del lavoratore rispetto al rischio generico,ambedue risarcibili (Peretti Griva. Infortuni sul lavoro e malattie professionali, Torino, 1937, p.293 ss.).
L'esigenza di una disciplina specifica della materia dell'infortunio in itinere diede luogo all'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), che però non fu però mai attuata.
Tale art. 31 di tale legge n. 15/1963 delegava il governo a disciplinare l'istituto dell'infortunio in itinere, affinchè fossero compresi "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, purchè il normale o prestabilito itinerario di andata e di ritorno non sia stato mutato o interrotto, se non per necessità essenziali".
La mancata attuazione dell'art. 31 della legge delega diede luogo ad una questione di legittimità costituzionale (Trib. Trento 31 luglio 1974, in Giur. Cost., 1974,2489.) per l'attuazione soltanto parziale della delega, ma la Corte Costituzionale (Sent. n. 8 del 12 gennaio 1977, in Giur. Cost. 1977,38) 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.

[continua]
A cura di Rolando Dubini, avvocato in Milano

Prossimamente saranno pubblicate su PuntoSicuro altre sezioni dell'intervento dell'Avv. Rolando Dubini al Convegno svoltosi a Modena il 16 ottobre 2003

Gli abbonati alla Banca Dati possono consultare l'intero documento (in formato pdf) dell'avv. Dubini in area riservata.
