

Andare al lavoro in bicicletta

Dagli indennizzi INAIL per l'infortunio in itinere agli incentivi economici per lasciare a casa l'auto.

di Marco De Mitri > m.demitri@niering.it

Tra effetto della crisi economica, accresciuta attenzione all'ambiente ed alla salute da parte dei cittadini ed incalzare delle sollecitazioni di associazioni e movimenti, si è avuta negli ultimi tempi qualche importante novità nel panorama della mobilità ciclabile in Italia.

Anche se restiamo sempre in attesa dell'emanazione del nuovo Codice della Strada, che dovrebbe portare (si spera) ulteriori positive azioni sul tema, riporto due novità in materia che condivido e che ritengo molto importanti: la facilitazione dell'indennizzabilità degli infortuni in itinere in bicicletta da parte di INAIL e la crescente diffusione dei meccanismi di incentivo economico da parte delle aziende per i dipendenti che decidono di andare al lavoro in bicicletta.

L'indennizzabilità degli infortuni in itinere.

Numerosi lavoratori che incorrevano in incidenti stradali durante il loro tragitto casa-lavoro in bici non vedevano tale incidente riconosciuto in termini di indennizzabilità

da parte di INAIL. La variazione recentemente intervenuta risolve, finalmente, tale questione, facilitando la concessione degli indennizzi. Chi riveste il ruolo di Responsabile del Servizio di Prevenzione e Protezione (RSPP) per le aziende ai sensi del Testo Unico per la Salute e Sicurezza dei Lavoratori (D. Lgs. 81/2008) è bene che ne sia pienamente consapevole ed informato.

La Circolare INAIL n. 14 del 25/03/2016 specifica che "a prescindere dal tratto stradale in cui l'evento si verifica, l'infortunio in itinere occorso a bordo di un velocipede deve essere, al ricorrere di tutti i presupposti stabiliti dalla legge per la generalità degli infortuni in itinere, sempre ammesso all'indennizzo". Dunque, gli infortuni che avvengono in bicicletta su una strada aperta al traffico saranno valutati da INAIL per verificare se ricorrono le condizioni per ammettere l'indennizzo, e non immediatamente rifiutati come eventi non indennizzabili. Occorre infatti ricordare che il riconoscimento dell'infortunio non è mai automatico: ogni incidente viene analizzato in dettaglio, e l'infortunio è





accolto e indennizzato solo se ricorrono le condizioni di indennizzabilità (normalità del percorso, orari ricollegabili a quelli di lavoro, assenza di interruzioni o deviazioni di percorso, ecc.).

Prima della circolare citata, INAIL riconosceva l'infortunio in bici solo se l'evento avveniva in una zona interdetta al traffico o su una pista ciclabile. Per quegli eventi che si verificavano su strada aperta al traffico di veicoli a motore, l'uso della bicicletta doveva dimostrarsi indispensabile, e l'infortunio veniva riconosciuto solo in caso di assenza o di insufficienza dei mezzi di trasporto o a causa della non percorribilità a piedi del tragitto.

Le modifiche introdotte dalla circolare INAIL fanno seguito alle disposizioni emanate dal Collegato ambientale alla legge di stabilità 2016 (art.5, commi 4 e 5, della legge 221/2015), che finalmente considerano l'utilizzo del velocipede sempre necessitato e, quindi, equiparato a quello del mezzo pubblico o al percorso a piedi.

Gli incentivi economici per andare al lavoro in bicicletta.

Questa azione, sviluppatasi all'estero (ad esempio con alcune significative esperienze francesi) ed ora in fase di diffusione anche in Italia, prevede di riconoscere, a chi usa la bicicletta per fare il proprio spostamento casa-lavoro, una somma economica variabile in funzione della distanza percorsa. Si parla di pochi centesimi a km, probabilmente non sempre sufficienti a far propendere la scelta verso l'uso della bici per motivi puramente monetari. Tuttavia, si tratta di una misura significativa in quanto riconosce a chi si muove in bicicletta un valore positivo dal punto di vista sociale ed ambientale, in quanto non produce alcuna emissione di sostanze inquinanti o di gas serra. A differenza di chi usa il trasporto motorizzato privato, come l'auto o lo scooter (il trasporto pubblico presenta valori di emissione pro capite non nulli, ma sensibilmente più bassi rispetto a quello motorizzato individuale).

Se inquadrano la questione nel più ampio discorso dei costi esterni derivanti dalla mobilità, la cosa assume perfettamente senso. I costi esterni sono infatti quegli

oneri derivanti dalla mobilità delle persone ma "pagati" dalla collettività intera, anche cioè da chi non è colui che genera tali spostamenti. Ad esempio, tra i costi generati da uno spostamento in auto ci sono l'emissione di sostanze inquinanti e gas serra, e si tratta di oneri a carico di tutti, anche di chi non ha effettuato lo spostamento in questione (da cui l'aggettivazione "esterni"). Non potendo "far pagare" a chi si muove con mezzi motorizzati il corrispettivo dei costi esterni da loro generati, si comprende come il riconoscimento di una somma economica a favore di chi usa modi di trasporto privi di emissioni nocive sia una misura che, in qualche modo, riconosca ad essi il beneficio che apportano alla collettività.

Questa misura si sposa peraltro perfettamente anche con l'attività dei mobility manager, che nella redazione del Piano Spostamenti Casa-Lavoro hanno proprio lo scopo di ridurre gli effetti ambientali nocivi derivanti dalla mobilità in itinere dei dipendenti. Ricordo infatti come il provvedimento di legge istitutivo di tale figura (l'ormai datato Decreto Interministeriale del 27/03/1998) fosse stato emanato proprio con tale obiettivo, e come quindi la riduzione degli spostamenti motorizzati individuali per l'itinere (con car pooling, trasporto pubblico o – meglio ancora – spostamenti in bicicletta) fosse il naturale approccio delle misure contenute nei Piani Spostamento Casa-Lavoro.

Dopo le prime esperienze all'estero, anche in Italia alcuni Comuni si sono mossi su questa buona strada. E le città che seguiranno potranno certo essere annoverate tra le smart city!

MARCO DE MITRI



Marco De Mitri, ingegnere, dal 2002 in NIER Ingegneria (www.niering.it), a Bologna.

Esperto in pianificazione dei trasporti, sicurezza stradale sul lavoro e sistemi di gestione aziendale per la riduzione del rischio stradale. Segue diverse realtà nella valutazione del rischio stradale sul lavoro e nell'implementazione di sistemi di gestione

conformi alla norma ISO 39001 "Road traffic safety management systems", principale standard internazionale per la sicurezza stradale.