

CAMERA DEI DEPUTATI N. 1918

PROPOSTA DI LEGGE

D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

ZARDINI, GANDOLFI, ARLOTTI, BONOMO, BRAGA, BRATTI, CARRA, CASELLATO, CENNI, CIVATI, COMINELLI, DAL MORO, D'ARIENZO, DECARO, GADDA, GIUSEPPE GUERINI, MAESTRI, MANZI, MAURI, MOGNATO, MONTRONI, NARDUOLO, PELLEGRINO, QUARTAPELLE PROCOPIO, RAMPI, ROTTA, RUGHETTI, GIOVANNA SANNA, VELO, ZANIN, ZAPPULLA

Modifica all'articolo 2 del testo unico delle disposizioni per l'assicurazione obbligatoria contro gli infortuni sul lavoro e le malattie professionali, di cui al decreto del Presidente della Repubblica 30 giugno 1965, n. 1124, concernente l'efficacia della copertura assicurativa nei casi di utilizzo di velocipede o di altro mezzo di trasporto privato

Presentata il 22 dicembre 2013

ONOREVOLI COLLEGHI! — Il sostegno della mobilità ciclistica dovrebbe ispirare ogni azione delle amministrazioni pubbliche nazionali o decentrate, in ragione dell'alto valore sociale e come soluzione efficace e moderna, a impatto zero, per gli spostamenti quotidiani di una platea di cittadini che in forma crescente utilizza la bicicletta per raggiungere i posti di lavoro, di studio o di relazione.

Spesso invece assistiamo a orientamenti, scelte e atti che finiscono per penalizzare proprio la modalità di trasporto che, per le sue caratteristiche intrinseche, dovrebbe ricevere le massime attenzione e tutela. Nonostante l'attuale normativa impedisca un'adeguata tutela dei ciclisti, si segnala la nota dell'Istituto nazionale per l'assicurazione contro gli infortuni sul lavoro (INAIL) - Direzione

centrale prestazioni, n. 8476 del 7 novembre 2011, con la quale si è inteso consentire il riconoscimento dell'indennizzo per infortunio *in itinere*, qualora il mezzo utilizzato sia la bicicletta, ma, come previsto dalla normativa soltanto in caso di assenza o di insufficienza dei mezzi pubblici di trasporto e per la non percorribilità a piedi del tragitto.

È evidente che l'INAIL abbia cercato di ampliare le tutele a normativa vigente, tuttavia tale criterio, alla lettera, potrebbe paradossalmente escludere quasi sempre la possibilità del riconoscimento dell'indennizzo, lasciando eccessiva discrezionalità nella valutazione della « insufficienza » o della « percorribilità a piedi », genericità, del resto, che caratterizza la stessa disposizione dell'articolo 2 del testo unico delle disposizioni per l'assicurazione obbligatoria contro gli infortuni sul lavoro e le malattie professionali, di cui al decreto del Presidente della Repubblica 30 giugno 1965, n. 1124, come modificato dall'articolo 12 del decreto legislativo 23 febbraio 2000, n. 38.

Inoltre, la suddetta nota evidenzia come la legge ponga un'ulteriore condizione restrittiva per gli utenti della mobilità ciclistica, ovvero che l'incidente avvenga esclusivamente all'interno di piste ciclabili o di zone interdette al traffico. Una circostanza che rende praticamente quasi irrealistica la possibilità dell'indennizzo, tenuto conto del ritardo che si registra in molti centri urbani rispetto al conseguimento degli obiettivi della legge 19 ottobre 1998, n. 366, ovvero interventi per favorire la mobilità ciclistica e per la realizzazione di reti di percorsi ciclabili integrati.

Le condizioni e le circostanze poste dalla normativa vigente sono talmente restrittive che finiscono per « disincentivare » l'utilizzo della bicicletta per raggiungere il luogo di lavoro, penalizzando proprio il mezzo che non inquina, non congestiona i centri abitati e non rappresenta quasi nessun pericolo per gli altri utenti della strada.

La legislazione vigente in materia di infortuni *in itinere* per quanto riguarda il

caso dell'uso della bicicletta non risponde più alle esigenze sociali ed economiche di uno Stato moderno che pone attenzione:

1) all'impatto ambientale (inquinamento acustico, atmosferico ed emissione di gas con effetto serra);

2) ai costi legati alla mobilità urbana (benzina, *ticket* per parcheggio);

3) alla tutela della salute dei cittadini (aspettativa di vita più lunga, riduzione dello stress);

4) alla riduzione del traffico sulle strade (decongestione del traffico, riduzione degli incidenti *in itinere*).

Inoltre, occorre considerare che l'attuale crisi economica e la dipendenza dall'estero in materia energetica impongono all'Italia di promuovere forme alternative di trasporto che incidano positivamente sul consumo e sul risparmio energetico che, in questo caso, sono rappresentate dall'utilizzo della bicicletta.

Nella società del terzo millennio occorre, quindi, tenere conto dei fattori indicati e liberare dai condizionamenti normativi l'uso della bicicletta e, specificamente, dall'utilizzo necessitato della bicicletta durante il normale percorso di andata e di ritorno dal luogo di abitazione a quello di lavoro quale condizione di indennizzo dell'infortunio *in itinere*.

Si ritiene che la società italiana, considerato il consenso espresso in numerose occasioni da parte dei cittadini e delle associazioni dei ciclisti, sia preparata a un cambio di paradigma che privilegi l'uso della bicicletta per recarsi al lavoro per i benefici che l'uso di tale mezzo di trasporto realizza a vantaggio delle comunità.

In Europa l'uso della bicicletta per recarsi al lavoro è in ogni caso incentivato e promosso al fine di promuovere la qualità della vita dei cittadini. Numerose città europee (Amsterdam, Barcellona, Brema, Copenaghen, Edimburgo, Ferrara, Graz, Strasburgo, Londra e altre) hanno applicato alcune misure a favore dell'uso delle biciclette con il risultato di ridurre l'uso individuale della macchina e l'emis-

sione di gas con effetto serra, dimostrando così che l'uso sfrenato dell'automobile non garantisce la mobilità della collettività e la salute dei cittadini. Alcuni sondaggi rilevano che i cittadini europei ritengono giusto riservare alla bicicletta un trattamento preferenziale rispetto all'automobile e considerano favorevolmente l'uso della bicicletta rispetto ad altri modi di trasporto individuali.

È urgente e non più procrastinabile riconoscere in ogni caso ai lavoratori che utilizzano la bicicletta, nel caso di incidente, la piena tutela derivante dall'infortunio *in itinere* per l'impatto positivo che tale mezzo di trasporto implica sul benessere sociale ed economico dei cittadini.

Con la presente proposta di legge non si chiedono incentivi ma si propone soltanto di eliminare la condizione di mezzo necessitato di trasporto della bicicletta, adoperata dal lavoratore per il collegamento tra abitazione e luogo di lavoro, nell'ambito della normativa vigente in materia di infortuni *in itinere* per la parte che

disciplina l'uso di mezzi di trasporto privato.

Sembra semplicistico, ma non lo è, affermare che l'utilizzo della bicicletta ha degli effetti positivi, riconosciuti dalla letteratura e dimostrati da specifici studi scientifici, sui cittadini che la usano, sulle città che favoriscono l'uso di tale mezzo e, di conseguenza, sugli Stati e sul pianeta.

Oggi le città e i centri urbani sono profondamente cambiati e trasformati e hanno bisogno sempre di più di risolvere alcuni problemi fondamentali, quali l'inquinamento e la congestione del traffico, che possono essere affrontati con una pluralità di interventi, tra i quali assume rilevanza la rimozione degli ostacoli di ordine legislativo che scoraggiano l'utilizzo della bicicletta per recarsi al lavoro.

Si fa presente, inoltre, che le disposizioni della proposta di legge non comportano oneri per il bilancio dello Stato, poiché la copertura è automatica derivando dalla modalità di calcolo delle tariffe previste.

PROPOSTA DI LEGGE

ART. 1.

1. All'articolo 2, terzo comma, del testo unico delle disposizioni per l'assicurazione obbligatoria contro gli infortuni sul lavoro e le malattie professionali, di cui al decreto del Presidente della Repubblica 30 giugno 1965, n. 1124, il terzo periodo è sostituito dal seguente: « L'assicurazione opera comunque nel caso di utilizzo di velocipedi, definiti ai sensi dell'articolo 50 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, o nel caso di utilizzo di altro mezzo di trasporto privato, purché necessitato ».

