

Ipotesi e requisiti

La tutela Inail degli infortuni in itinere

Ernesto Murolo – Esperto in materia previdenziale

Il bisogno di mobilità, che caratterizza l'attuale momento storico, impone la necessità che persone e merci si muovano il più velocemente possibile sul territorio, in ossequio alle logiche stringenti dell'economia e del mercato globale.

In Italia la mobilità interna, e buona parte di quella estera a medio e medio-lungo raggio, sia delle persone che delle merci, si svolge prevalentemente su gomma, utilizzando strade e autostrade che risultano sempre più intasate da un volume di traffico in continuo aumento.

Se a ciò si aggiunge la mobilità legata al pendolarismo, dovuta alla necessità per un gran numero di persone di raggiungere ogni giorno il luogo di lavoro spostandosi, magari solo per brevi distanze, con mezzi propri o aziendali, bene si comprendono i motivi dell'abnorme crescita del traffico veicolare, che come ineluttabile conseguenza comporta il continuo aumento degli incidenti che, oltre a provocare lutti e gravi danni sociali, hanno anche inevitabili ricadute sul mondo assicurativo, che è spesso costretto a proporre adeguamenti, anche consistenti, delle già onerose tariffe dei premi per la responsabilità civile.

I rischi lavorativi della strada

A questo contesto non è estranea l'assicurazione obbligatoria contro gli infortuni sul lavoro e le malattie professionali gestita dall'Inail che, ormai da diversi anni, vede negli incidenti stradali la principale causa degli infortuni che si verificano, provocando spesso ai lavoratori dei danni fisici assai gravi, permanenti o addirittura la morte.

La prova è nelle statistiche periodicamente elaborate e pubblicate dall'Inail (le ultime disponibili sono aggiornate al 31 ottobre 2015), dalle quali si evince che in Italia gli infortuni lavorativi dovuti ai rischi della strada e della circolazione stradale sono oltre il 20% del totale, e di questi più del 75% sono accaduti *in itinere*, vale a

dire in viaggio, lungo il percorso casa-lavoro-casa, come si dirà meglio in seguito. Ma colpisce e preoccupa soprattutto l'estrema gravità di questi eventi, alla luce del fatto che più della metà (50,28%) degli infortuni mortali accaduti nel periodo suddetto sono stati causati dai rischi della strada.

L'ammissione all'indennizzo da parte dell'assicurazione Inail degli infortuni stradali, causati cioè dalla necessità per gli assicurati di affrontare, necessariamente e per fini lavorativi, i rischi della strada, non è semplice, e tanto meno automatica e generalizzata, visto che presuppone sempre una valutazione, praticamente caso per caso, delle cause e circostanze con cui gli eventi si sono verificati.

In realtà, perché un qualsiasi incidente, anche se accaduto durante l'orario di lavoro e sul posto di lavoro, possa assurgere al rango di infortunio sul lavoro, ed essere riconosciuto come tale e ammesso all'indennizzo da parte dell'assicurazione sociale Inail, è necessario che presenti i requisiti previsti dall'art. 2 del D.P.R. n. 1124/1965 e s.m.i., costituiti, com'è noto, dalla «causa violenta» (il fatto traumatico), dalla «lesione» fisica (morte o inabilità) e dalla «occasione di lavoro» (nesso eziologico tra il rischio della lavorazione svolta e quello che ha causato l'infortunio).

E proprio a proposito di quest'ultimo requisito, è da dire che, l'ormai ultra secolare dottrina sull'assicurazione obbligatoria Inail, ha affermato il principio per cui i rischi della strada e della circolazione stradale configurano delle classiche ipotesi del c.d. «rischio generico», che è quello che, non avendo alcuna relazione con l'attività lavorativa e professionale svolta dal soggetto, grava in maniera uguale e indiscriminata su tutti i cittadini, lavoratori e non. Ciò fa sì che gli incidenti provocati da conclamate ipotesi di rischio generico non sono qualificati e riconosciuti dal-

Approfondimenti

l'Inail come infortuni sul lavoro, e quindi sono esclusi da qualsivoglia tipo di tutela e indennizzo.

A titolo esemplificativo, si pensi ad un operaio che si reca al lavoro, e a un altro qualsiasi cittadino (casalinga, pensionato, ...) che va a passeggio, percorrendo contemporaneamente, magari a piedi, una normale via di comunicazione, urbana o extraurbana che sia. Il rischio (sicuramente generico) di inciampare e cadere, essere colpito da un oggetto o essere investito da un automezzo, è esattamente lo stesso per entrambi, e a nulla rileva il diverso status dei soggetti (operaio, casalinga o pensionato), né il differente motivo per cui stanno percorrendo quella strada (per andare al lavoro o a passeggio), né, tanto meno, il fatto di essere assicurati all'Inail oppure no.

Quasi superfluo rimarcare che a questa regola, ovviamente, fanno eccezione i lavoratori per i quali la strada rappresenta il "normale" luogo di lavoro, e quindi i rischi della strada e della circolazione stradale configurano per loro delle altrettanto classiche ipotesi del c.d. "rischio specifico", che è quello che, avendo una diretta relazione, un nesso eziologico di causa/effetto con l'attività lavorativa esercitata, fa sì che gli incidenti che accadono con queste modalità siano sempre da considerare degli infortuni sul lavoro, e come tali riconosciuti e indennizzati da parte dell'assicurazione Inail.

Si pensi, a titolo esemplificativo, a certe categorie di lavoratori, che potremmo definire "professionisti della strada", come: camionisti, tassisti e tranvieri; viaggiatori di commercio e piazzisti; autisti di professione e addetti alla manutenzione stradale; impiegati e funzionari "commerciali"; ecc., per i quali i rischi della strada diventano rischi lavorativi veri e propri, del tutto analoghi a quelli dei loro colleghi metalmeccanici, chimici, edili, ecc., determinati cioè dall'uso diretto e professionale di macchine (art. 1 del D.P.R. n. 1124/1965 e s.m.i.), che nelle ipotesi in esame possono essere rappresentate dagli stessi veicoli utilizzati o circolanti.

Ma l'esame delle varie tipologie di rischi ai fini dell'indennizzabilità degli infortuni da parte dell'assicurazione Inail non presenta una visione rigorosamente manichea del fenomeno, perché tra i due estremi (rischio generico e rischio specifico), la dottrina e la giurisprudenza hanno nel tempo individuato un'ampia zona grigia interme-

dia, che è costituita dal c.d. "rischio generico aggravato".

Si tratta di ipotesi nelle quali dei rischi potenzialmente generici, se aggravati da particolari fatti o circostanze che li legano, più o meno strettamente, all'attività lavorativa svolta dagli assicurati, possono diventare rilevanti, al punto da essere meritevoli della tutela assicurativa di legge.

A titolo esemplificativo, si pensi al fulmine o al terremoto che, in quanto eventi atmosferici naturali, configurerebbero delle indubbie ipotesi di rischio generico, ma che, se provocano la caduta di un ponteggio sul quale stanno lavorando degli operai, il rischio generico (fulmine o terremoto) risulta aggravato da una circostanza strettamente correlata all'attività lavorativa (il ponteggio), e ciò fa sì che l'incidente diventi per gli operai un infortunio sul lavoro, che come tale sarà senz'altro riconosciuto e ammesso all'indennizzo da parte dell'Inail.

Gli infortuni in itinere

Una tipica ipotesi di rischio generico aggravato si riscontra negli infortuni *in itinere*, cui si è accennato in premessa, nei quali il rischio, sicuramente generico della strada, del percorso da compiere, viene aggravato da circostanze che altrettanto certamente sono legate al lavoro e all'attività lavorativa svolta. Pertanto, in considerazione delle particolari circostanze spazio-temporali in cui questi eventi accadono, configurano, anche per i lavoratori diversi dai professionisti della strada sopra citati, degli infortuni sul lavoro regolarmente indennizzabili da parte dell'assicurazione Inail.

Per definizione, gli infortuni in itinere sono costituiti dagli incidenti stradali, ma non solo quelli dovuti alla circolazione degli autoveicoli, ma anche ad altri eventi che hanno come scenario la pubblica via, quali, ad esempio, eventi naturali, rapine, violenze, aggressioni, ecc., che accadono ai lavoratori lungo il tragitto che li conduce dalla loro abitazione al luogo di lavoro, prima di iniziare l'attività, e lungo il percorso inverso, dopo aver terminato l'orario di lavoro.

Di norma, sono infortuni in itinere pure gli incidenti che avvengono mentre il lavoratore si sposta da un luogo di lavoro ad un altro, ma solo se opera alle dipendenze di datori di lavoro diversi, e quelli che si verificano durante la pausa mensa,

Approfondimenti

lungo il tragitto che va dal luogo di lavoro a quello di ristoro e viceversa, ma solo se non esiste un servizio di mensa interna aziendale.

La particolarità degli infortuni *in itinere* è soprattutto nel fatto che si tratta di incidenti che accadono quando uno dei presupposti per l'indennizzabilità, vale a dire il nesso eziologico tra il rischio dell'attività lavorativa svolta e quello dell'infortunio che è accaduto, è di fatto sospeso, perché gli infortuni *in itinere* accadono sempre al di fuori del luogo di lavoro, e comunque prima di cominciare l'attività, mentre la si è interrotta per la pausa mensa, o dopo che la si è terminata con la fine del turno.

Ecco perché, per stabilire l'indennizzabilità di un infortunio *in itinere* l'Inail, cui la legge assegna in esclusiva il diritto-dovere istituzionale di valutare il riconoscimento di questi eventi, deve necessariamente dare corso a singole, specifiche istruttorie, al fine di rinvenire l'esistenza di elementi aggravanti del rischio generico, tali da consentire l'ammissione del caso alla tutela sociale, avvalendosi anche degli appositi "Questionari" che richiede, sia ai lavoratori infortunati che ai datori di lavoro.

La tutela Inail

Ribadito che non tutti gli incidenti stradali che avvengono ai lavoratori sono indiscriminatamente riconosciuti dall'Inail come infortuni *in itinere* e ammessi all'indennizzo, occorre precisare che la specifica tutela contro tali infortuni opera esclusivamente a favore dei lavoratori per i quali ricorre l'obbligo dell'assicurazione Inail per le normali attività che svolgono, qualunque esse siano.

A tal fine, l'utilizzo di un veicolo solo per compiere il percorso casa-lavoro e lavoro-casa, non è ritenuto sufficiente per realizzare il richiesto requisito oggettivo di assicurabilità, se non è accompagnato da altri rischi connessi ad attività lavorative tutelabili *ex art.* 1 del D.P.R. n. 1124/1965 e s.m.i.

In concreto, la copertura Inail contro gli *in itinere* rappresenta una sorta di "garanzia accessoria" di quelle che, a norma di legge, l'assicurazione obbligatoria concede a coloro che ne hanno diritto per le attività rischiose che normalmente esercitano, per cui non è possibile assicurarsi presso l'Inail per il solo rischio degli infortuni *in itinere*.

È inoltre opportuno precisare che la tutela assicurativa Inail contro gli infortuni *in itinere*:

- opera soltanto durante il percorso che va dal luogo di partenza a quello di arrivo, e viceversa, con esclusione, quindi, di tutti gli eventi che accadono prima di partire da casa, anche nelle parti comuni e nelle pertinenze condominiali, ovvero dopo che si è arrivati sul luogo di lavoro;
- quando ricorrono le condizioni, opera sia nel caso che il lavoratore è direttamente adibito alla guida di un automezzo, sia che viaggi in qualità di trasportato; sia se l'incidente accade per sua colpa (imperizia, imprudenza o negligenza) sia se è provocato dal mancato rispetto delle norme del Codice della strada;
- esclude dalla copertura gli alunni delle scuole e gli allievi dei corsi professionali, visto che sono assicurati all'Inail solo per il tempo in cui svolgono esperienze tecnico-scientifiche o esercitazioni pratiche di lavoro;
- anche nel caso di utilizzo necessitato di un mezzo di trasporto privato, esclude dalla tutela gli incidenti direttamente causati dall'abuso di alcoolici e psicofarmaci, dall'uso non terapeutico di stupefacenti o allucinogeni, e dalla guida senza patente.

L'evoluzione dottrinale

La disciplina indennitaria degli infortuni *in itinere* è costellata di puntualizzazioni, eccezioni e casi particolari, per lo più dovuti a specifiche prese di posizione dell'Inail, spesso assunte a seguito di pronunce giurisprudenziali, ed è comunque in continuo divenire.

Difatti, a una storica, quanto tradizionale corrente dottrinale, che continua a considerare eventi indennizzabili solo quelli che accadono quando il "rischio generico" della strada è accresciuto da particolari circostanze, più o meno strettamente legate all'attività lavorativa, che lo trasformano in "rischio generico aggravato", si è aggiunta un'altra scuola di pensiero che, traendo spunto dai più moderni e innovativi indirizzi giurisprudenziali, tende a semplificare le condizioni richieste per l'indennizzabilità, allargando di fatto il campo di applicazione della tutela assicurativa. Secondo questa parte bene accreditata della dottrina, perché un incidente *in itinere* diventi infortunio sul lavoro indennizzabile da parte dell'Inail, è oggi sufficiente che vengano semplice-

Approfondimenti

mente accertate le finalità lavorative dei comportamenti dell'infortunato e la normalità del percorso, che deve comunque essere compiuto in orari compatibili con l'orario di lavoro osservato. Una volta accertata l'esistenza di queste condizioni, il rischio generico della strada è da considerare sempre aggravato dal fatto che il lavoratore deve *necessariamente* seguire quel percorso per andare o tornare dal lavoro, non avendo egli altre alternative, né per quanto concerne il tragitto, né per quanto riguarda l'orario in cui percorrerlo.

In tal modo, rimangono esclusi dalla tutela di legge soltanto le ipotesi di "rischio elettivo", che è quello creato volontariamente dal lavoratore attraverso sue scelte deliberate che non hanno alcun rapporto finalistico con l'attività lavorativa e il suo svolgimento, oppure sono la conseguenza di azioni non finalizzate all'interesse aziendale o addirittura contrarie alle direttive impartite dal datore di lavoro.

L'indennizzo Inail

Il riconoscimento e l'ammissione all'indennizzo Inail degli infortuni *in itinere* è stato legislativamente introdotto in occasione della riforma dell'Inail (art. 12 del D.Lgs. n. 38/2000), che in realtà ha solo recepito principi e regole preesistenti, elaborate nel corso degli anni dalla giurisprudenza di ogni livello.

Ma per trattare compiutamente dell'indennizzabilità Inail degli infortuni *in itinere*, è necessario prima individuare correttamente quali incidenti possono essere considerati tali, al fine di precisare, e nello stesso tempo limitare, il campo di applicazione della tutela assicurativa di legge.

È per questo che la sommaria definizione degli infortuni *in itinere* accennata in uno dei paragrafi precedenti, necessita di integrazioni e approfondimenti, soprattutto in relazione alle circostanze di tempo e di luogo in cui gli incidenti possono verificarsi, e che sono identificabili: nella normalità del percorso, nella compatibilità degli orari e nelle modalità di spostamento.

La normalità del percorso

Riguardo al percorso, si è detto che deve trattarsi di quello che va dalla *dimora abituale* del lavoratore al *luogo di lavoro* prima di iniziare l'attività, e viceversa dopo che l'ha terminata, ma occorre puntualizzare che non deve necessariamente

te essere il percorso più breve e diretto tra le due località, bensì quello "*normalmente*" compiuto dal lavoratore in considerazione dalla concreta situazione della viabilità (ad esempio perché il traffico è più scorrevole, ci sono meno semafori, ecc.), comunque senza effettuare interruzioni o deviazioni non "*necessitate*".

Nel senso che deve esistere un nesso causale tra percorso e infortunio, non devono esserci cioè sull'itinerario normale delle interruzioni o deviazioni non necessitate, vale a dire effettuate per motivi squisitamente personali, quali ad esempio l'esigenza di fermarsi a fare delle compere, quella di andare a visitare un congiunto, un amico, ecc.

Sono invece riconosciute come "*necessitate*" le interruzioni e deviazioni del percorso:

- dovute a cause di forza maggiore (ad esempio, strada interrotta, guasto del mezzo, ecc.);
- imposte da esigenze essenziali e improrogabili (ad esempio, improvviso malore del soggetto, assolvimento di bisogni fisiologici, ecc.);
- per adempiere a obblighi penalmente rilevanti (ad esempio, prestare soccorso, testimoniare circa un fatto delittuoso cui si è assistito lungo il percorso, ecc.).

E inoltre, giuste specifiche eccezioni sentenziate dalla giurisprudenza e recepite dall'Inail, anche sulla base della concreta esperienza applicativa, sono considerate necessitate pure le eventuali interruzioni o deviazioni del percorso dovute:

- alla necessità di andare a prendere i colleghi, quando più lavoratori utilizzano un unico mezzo di trasporto privato, il cui uso è considerato necessitato;
- alla necessità di accompagnare o riprendere i figli da scuola (cfr. circ. Inail n. 62/2014).

Sempre a proposito del percorso che il lavoratore deve compiere per andare e tornare dal lavoro, è ancora opportuno precisare che:

- per *dimora abituale*, o luogo di abitazione, deve intendersi, oltre alla normale abitazione (residenza, domicilio, dimora, ecc.) del lavoratore, anche un'abitazione temporanea, o un mero luogo di pernottamento (foresteria, residence, albergo, ecc.) in cui egli può trovarsi per motivi di lavoro o altre cause. Speciali direttive sono state impartite dall'Inail a proposito degli infortuni, sia lavorativi che *in itinere*, che accadono ai lavoratori che si trovano in missione o in trasferta (cfr. circ. Inail n. 52/2013);

Approfondimenti

• per **luogo di lavoro** deve intendersi, oltre la normale sede di servizio abituale del lavoratore, anche una qualsiasi altra località in cui il soggetto debba recarsi comunque per finalità lavorative (cantiere, sede di un corso di formazione, ecc.).

La tutela Inail contro gli infortuni *in itinere*, che funziona anche quando c'è la necessità di percorrere strade che conducono esclusivamente al luogo di lavoro e presentano rischi maggiori di quelli delle ordinarie vie di comunicazione, opera pure lungo il tragitto che va da un luogo di lavoro ad un altro, ma solo quando il lavoratore (parasubordinato, part-time, ecc.) è occupato presso più datori di lavoro, e sempre a condizione che utilizzi il normale percorso, senza effettuare interruzioni o deviazioni non necessitate.

Infine la copertura Inail opera anche durante la pausa mensa, lungo il percorso che va dal luogo di lavoro ai luoghi di ristoro, e viceversa, e sempre utilizzando il percorso normale, compatibile con la durata della pausa mensa, e senza fare interruzioni o deviazioni non necessitate.

Questo però solo nei casi in cui non esiste un servizio di mensa interna aziendale, del quale il lavoratore è tenuto ad avvalersi, perché scelte diverse configurerebbero ipotesi di rischio elettivo, salvo che, per comprovati motivi di salute, egli non debba seguire un regime alimentare o una dieta particolare che la mensa aziendale non è in grado di garantire.

La compatibilità degli orari

È importante ribadire che il percorso casa-lavoro e lavoro-casa, da compiere nel rispetto delle circostanze spaziali di luogo sopra evidenziate, deve necessariamente avvenire tenendo conto delle normali oscillazioni connesse, sia con le condizioni meteorologiche che con quelle di viabilità, e considerando che brevi differimenti della partenza, ovvero brevi soste durante il percorso, non costituiscono elementi considerati idonei a interrompere il nesso di ideale continuità con il rischio lavorativo, condizione che è essenziale per il riconoscimento e l'indennizzabilità degli infortuni *in itinere* da parte dell'Inail.

Questo in ossequio all'ordinanza n. 1/2005 della Corte costituzionale che, richiamando l'orientamento della suprema Corte di cassazione, ha statuito che una breve sosta (la brevità va valutata anche in rapporto ai motivi del ritardo) che non alteri le condizioni di rischio per l'assicurato,

non realizza l'ipotesi dell'interruzione, e quindi non si pone al fuori della copertura assicurativa.

Si può pertanto affermare che le brevi soste che non espongono l'assicurato a un rischio diverso da quello che avrebbe dovuto affrontare se il normale percorso casa-lavoro-casa fosse stato compiuto senza soluzione di continuità, non interrompono il nesso causale tra lavoro e infortunio e non escludono l'indennizzabilità dello stesso.

Le modalità di spostamento

Accertata l'indubbia validità delle condizioni spaziali e temporali esaminate, è però da aggiungere che anche le modalità con cui avvengono gli spostamenti, e il mezzo di cui il lavoratore si serve per compiere per fini lavorativi il tragitto casa-lavoro-casa, rivestono determinante rilievo ai fini dell'ammissione all'indennizzo Inail degli infortuni *in itinere*.

Secondo l'unanime parere della dottrina e della giurisprudenza, la modalità "normale" con cui il lavoratore deve compiere i suoi spostamenti per andare e tornare dal lavoro, comporta la necessità di compiere il percorso a piedi (o in bicicletta, ma su pista ciclabile o percorso protetto e interdetto al traffico), ovvero avvalendosi dei mezzi di pubblico trasporto.

Tanto premesso l'Inail, ai fini dell'ammissione all'indennizzo degli eventi *in itinere*, ha la necessità di valutare, attraverso specifici accertamenti istruttori caso per caso, sia la distanza da coprire che la disponibilità e la compatibilità dei mezzi pubblici, ma anche di discriminare, nei casi di trasgressione della regola, se le deroghe sono dovute a necessità oggettive o a mere ragioni di "comodità" del lavoratore.

Di norma la giurisprudenza prevalente afferma che le distanze fino a un chilometro possono tranquillamente essere coperte a piedi, mentre l'esistenza di mezzi di pubblico trasporto che coprono per intero il percorso da compiere ne impongono l'utilizzo, soprattutto se gli orari delle corse sono compatibili con l'orario di lavoro osservato dai lavoratori.

Ma spesso accade che, a prescindere da qualsiasi considerazione, il lavoratore decida di propria iniziativa di avvalersi comunque di un mezzo di locomozione privato, che può indifferentemente essere rappresentato da una bicicletta (anche in *bike-sharing*) usata su percorsi aperti al traffico veicolare, una motocicletta, un motorino, un'au-

Approfondimenti

tovettura, un furgone, un trattore, un camion, un autotreno, ecc. E a nulla rileva il fatto che si tratti di un mezzo aziendale o di proprietà personale del lavoratore, ovvero che gli sia stato concesso come *fringe benefit* o ad altro titolo.

La copertura assicurativa Inail contro gli infortuni *in itinere* opera senz'altro quando il lavoratore ha la necessità di utilizzare un mezzo di trasporto messo a disposizione direttamente dal datore di lavoro, ma anche quando ha l'inderogabile esigenza di utilizzare un mezzo privato, vuoi perché mancano del tutto i mezzi pubblici, vuoi perché esistono, ma gli orari delle corse non sono compatibili con l'orario di lavoro.

Ci sono però altre ipotesi, indubbiamente meno certe e palesi, in cui al lavoratore è riconosciuta la facoltà di avvalersi comunque di un mezzo di trasporto privato, anche se esistono mezzi pubblici compatibili con l'orario di lavoro. È il caso dell'utilizzo del mezzo privato, che si considera "*necessitato*" anche quando consente al lavoratore un congruo risparmio nei tempi di percorrenza del tragitto casa-lavoro-casa.

Ciò si verifica quando si tiene conto delle esigenze di vita, familiari, umane ed economico-sociali del lavoratore, al quale un sostanzioso risparmio sui tempi dei viaggi per motivi di lavoro permette di salvaguardare meglio alcuni suoi diritti costituzionalmente garantiti, come quello alla salute, alla dignità sociale, alla vita di relazioni, ecc. Per consolidata giurisprudenza, la valutazione di queste circostanze va fatta caso per caso con "*criteri di ragionevolezza*", secondo i quali, ad esempio, il risparmio di un'ora sui tempi di viaggio con il mezzo privato, rispetto ai mezzi pubblici, è considerato ragionevole.

Le conseguenze degli *itinere* sui premi

Esaminato l'aspetto indennitario degli infortuni *in itinere*, non ci si può esimere dall'evidenziare che questi eventi hanno anche degli importanti riflessi sulla misura dei premi assicurativi da pagare all'Inail, visto che la legge (art. 9, comma 1, del D.M. 12 dicembre 2000) assegna loro la natura di "*oneri indiretti*" ai fini dell'annuale

oscillazione dei tassi per andamento infortunistico, con tutte le conseguenze del caso.

È noto, infatti, che il sistema dell'assicurazione Inail è fondato su un principio di *bonus-malus*, per cui i tassi di premio che i datori di lavoro devono pagare aumentano o diminuiscono in funzione dell'andamento infortunistico, per lo più rappresentato dagli oneri degli infortuni che accadono e sono indennizzati dall'Inail.

L'Istituto, partendo dal tasso medio che le vigenti Tariffe dei premi approvate con D.M. 12 dicembre 2000 prevedono per ciascuna delle attività svolte e assicurate, calcola e applica ogni anno un'oscillazione, che può arrivare fino a un massimo del 35% in più o in meno, tenendo conto, tra l'altro:

- degli *oneri diretti*, relativi cioè ai costi che l'Istituto ha sostenuto per gli infortuni e le malattie professionali indennizzati nel periodo di osservazione, che sono a diretto e completo carico del datore di lavoro che li ha subiti;
- degli *oneri indiretti*, che sono invece relativi ad altri costi, più propriamente assicurativi (riserva sinistri, caricamenti, spese, ecc.) che, in nome della mutualità che ispira il sistema assicurativo pubblico, vengono addebitati, pro quota, a tutti i datori di lavoro del settore.

Ciò stante, siccome il legislatore ha attribuito agli infortuni *in itinere* la qualificazione di oneri indiretti (anziché diretti come per tutti gli altri infortuni), i costi di questi incidenti, che di solito sono piuttosto ingenti, non vanno a gravare sul bilancio infortunistico del datore di lavoro che, suo malgrado, li ha subiti, ma vengono posti a carico e ripartiti tra tutti i datori di lavoro che fanno parte del settore di appartenenza dell'azienda.

Il motivo di questa deroga è certamente da ricercare nel fatto che il legislatore, considerato che gli infortuni *in itinere*, in quanto incidenti stradali, di fatto sfuggono a ogni e qualsiasi azione prevenzionale da parte del datore di lavoro, ha ritenuto di doverlo assolvere da specifiche responsabilità nel determinismo causale di questi eventi, e quindi di esonerarlo dal pagare per questo dei premi assicurativi maggiori.