

Gli infortuni negli addetti ai recapiti postali in servizio con il motomezzo in Toscana negli anni 2007-2009

ELISABETTA CHELLINI, BARBARA CORTINI, MARINA MAMELI*, M. ABBARCHI**, SIMONA DEI**, ORIANA ROSSI*** A. ZALLOCCO**

SC Epidemiologia Ambientale Occupazionale, ISPO, Firenze

* Contarp, Direzione Regionale INAIL Toscana

** UF PISLL, ASL 4 Prato

*** UF PISLL, ASL 6 Livorno

KEY WORDS

Motorbike accidents, postmen, safety devices

PAROLE CHIAVE

Infortuni su motomezzo, postini, dispositivi individuali di protezione

SUMMARY

«*Accidents among postmen using motorbikes for mail deliveries in Tuscany in the period 2007-2009*». **Background:** Health risks for postmen using motorbikes for mail delivery may be influenced by stability, weight and ease of handling of the vehicle, traffic and slippery or irregular road surface. **Objectives:** To describe accidents that occurred among postmen in Tuscany and evaluate how many of these would have been prevented using the UNI EN 13595/2004 safety jacket. **Methods:** Record linkage of data obtained from the employer – the main mail delivery company in Italy – and from the Italian Workers Compensation Authority on accidents that occurred in postmen in Tuscany who used motorbikes for deliveries during the period 2007-2009. Accident rates (with CI95%) by age, sex, year and province were calculated; the differences were evaluated using χ^2 test. **Results:** 1,342 accidents requiring at least 3 days' sick absence were recorded in postmen in Tuscany in the period 2007-2009, with an increasing trend in young men. The average accident rate was 17.6 per 100 workers, with 42,419 sick absence days. The female rate was higher compared to men (19.4%, CI95% 18.03-20.79 in women vs 15.5%, CI95%: 14.15-16.89 in men). 68% of accidents occurred driving a motorbike. The index of severity was 6.79, which was higher than that calculated by INAIL for the whole Tuscan transport and communication work sector (5.31). 309 accidents (11,021 sick absence days) could have been mitigated or avoided using UNI EN 13595/2004 safety jackets (47% spinal, 30% shoulder, 23% elbow, arm and forearm). **Conclusions:** The frequency of accidents in postmen using motorbikes is extremely high. Several serious accidents could have been prevented using the UNI EN 13595/2004 safety jackets, suggesting the need to make their use obligatory by these workers

RIASSUNTO

Introduzione: I rischi da impiego del motomezzo degli addetti ai recapiti postali sono legati alla stabilità, ai limiti di carico e manovrabilità del mezzo, al traffico e al fondo viscido o irregolare dei percorsi stradali. **Obiettivi:**

Pervenuto il 14.2.2014 - Revisione pervenuta il 28.2.2014 - Accettato il 25.3.2014

Corrispondenza: Elisabetta Chellini, SC Epidemiologia Ambientale Occupazionale, Istituto per lo Studio e la Prevenzione Oncologica (ISPO), via delle Oblate 2, 50141 - Firenze - Tel. 055-7972558 - E-mail: e.chellini@ispo.toscana.it

Lo studio è stato finanziato dalla Regione Toscana nell'ambito del "Piano mirato per il Miglioramento della tutela della salute e della sicurezza dei lavoratori addetti al recapito postale" (Del. DRT n.437 del 31 marzo 2010)

*Descrivere gli infortuni avvenuti in Toscana ad addetti al recapito postale dipendenti dell'azienda leader del settore e stimare gli infortuni suscettibili di tutela con l'uso di giacche protettive (UNI EN 13595/2004). **Metodi:** Incrocio dei dati aziendali e INAIL relativi agli infortuni avvenuti nel 2007-2009 a postini con motomezzo. Tassi di infortunati (e relativi intervalli di confidenza al 95%) per età, sesso, anno e provincia; test χ^2 per valutare le differenze tra sottogruppi. **Risultati:** 1.342 infortuni con almeno 3 giorni di assenza dal lavoro sono avvenuti nel 2007-2009, in aumento negli uomini più giovani. Il tasso medio di infortunati è pari a 17,6 ogni 100 addetti, e 42.419 le giornate perse di lavoro. Le donne hanno più infortuni degli uomini (19,4%, IC95% 18,03-20,79 nelle donne vs 15,5%, IC95%: 14,15-16,89 negli uomini). Il 68% accade alla guida. L'indice di gravità stimato è 6,79, maggiore di quello calcolato da INAIL per tutto il settore toscano trasporti e comunicazioni (5,31). 309 infortuni (47% colonna vertebrale; 30% spalla; 23% gomito, braccio e avambraccio; 11.021 giornate perse di lavoro) si sarebbero potute ridurre o evitare con l'uso di giacche protettive UNI EN 13595/2004. **Conclusioni:** La frequenza di infortuni in questi lavoratori è molto elevata. Infortuni gravi sarebbero stati ridotti se fossero state usate le giacche protettive UNI EN 13595/2004, indicando la necessità di introdurne l'obbligo d'uso per questi lavoratori.*

INTRODUZIONE

L'attività di addetto al recapito postale è un'attività classica che si è evoluta nel tempo e che nelle aree urbane ha visto un sempre più diffuso uso del motomezzo con conseguenti rischi per la salute degli addetti, legati al carico del mezzo, alla sua manovrabilità sia in movimento che da fermo, alle condizioni del fondo stradale percorso, al traffico e agli eventuali altri agenti esterni quali ad esempio l'attraversamento di animali e il fondo viscido per la pioggia.

Alcuni di questi problemi sono stati analizzati ed in alcuni casi risolti a seguito di progetti di collaborazione tra i maggiori distributori di corrispondenza e i costruttori di motomezzi: tra queste soluzioni si citano la dotazione di un cavalletto laterale robusto in grado di reggere un peso maggiore, quella di un cavalletto centrale posizionabile con minor sforzo al fine di evitare problemi muscolo-scheletrici gravi o addirittura cadute nella fase di posizionamento sul cavalletto del motomezzo una volta carico, la possibilità di posizionare la sella ad altezze diverse per l'utilizzo del mezzo in base alle caratteristiche antropometriche degli operatori, senza possibilmente modificare la rigidità e quindi la capacità di assorbimento delle vibrazioni da parte della sella.

Negli ultimi anni sono state anche stilate linee guida da parte di vari enti e istituti con l'obiettivo

di rendere più sicuro il lavoro su due ruote (1, 2, 4). Anche in Italia l'azienda leader del settore delle consegne postali si è dotata una linea guida interna specifica all'uso dei motomezzi aziendali (3).

A livello europeo il problema della protezione (e quindi della mitigazione dei rischi) per i lavoratori dotati di motomezzo è stato posto da tempo. I dispositivi di protezione individuale (DPI) attualmente utilizzati e disciplinati da norme tecniche in Italia sono: il casco (UNI EN 1078), la giacca ad alta visibilità (UNI EN 471), la giacca protettiva dalle intemperie (UNI EN 343), i copri pantaloni invernali (UNI EN 343), il giubbotto estivo ad alta visibilità (UNI EN 471), il gilet ad alta visibilità (UNI EN 471 - DPI di 2° categoria classe protezione 2), i guanti protettivi dal freddo e dalle intemperie (DPI 1° categoria), e le calzature professionali invernali e estive (UNI EN 20347 e antiscivolamento 2° categoria).

Viene qui di seguito presentato uno studio sugli infortuni avvenuti tra gli addetti al recapito postale muniti di motomezzo in Toscana, nel periodo 2007-2009, dipendenti dell'azienda leader del settore. Una particolare attenzione è stata posta su quegli infortuni che per maggiore presumibile gravità avrebbero potuto beneficiare e quindi essere prevenuti se fossero state utilizzate le giacche protettive secondo la UNI EN 13595 dell'1 gennaio 2004, che ancora non sono entrate a far parte dei DPI di questi lavoratori.

METODI

Sono stati considerati tutti gli eventi accidentali desunti dall'archivio dell'azienda leader del settore del recapito postale accaduti in Toscana nel 2007-2009 tra gli addetti muniti di motomezzo, con esclusione degli infortuni avvenuti "in itinere". Ulteriori dati sui singoli infortuni caratterizzati da almeno 3 giornate perse di lavoro, sono stati desunti dal data set fornito da INAIL mediante record linkage deterministico. Le variabili di incrocio utilizzate sono la "data infortunio" e il "codice fiscale" che assieme identificano in modo univoco ogni infortunio nei due data set.

Per la descrizione degli infortuni sono state utilizzate informazioni provenienti dall'uno o dall'altro a seconda della loro presunta qualità: del data set aziendale sono state utilizzate le variabili relative alla lavorazione svolta al momento dell'infortunio, al sesso, età, posizione professionale, tipo di contratto dell'infortunato, provincia di accadimento, nonché le variabili utili alla descrizione dell'azione svolta e dell'agente relativi al momento dell'infortunio; del data set INAIL sono state utilizzate le informazioni relative alla descrizione della sede e della natura dell'infortunio, e alle giornate perse di lavoro.

Sono state effettuate analisi descrittive degli infortuni per classe di età (<35, 35-44, ≥45), sesso, modalità di infortunio, periodo e provincia di accadimento, tipologia e sede della lesione e le distribuzioni osservate nei vari sottogruppi sono state valutate applicando il test di significatività statistica Chi-Quadrato (χ^2), riportando il valore del test e del p-value.

La variabile relativa alla sede della lesione è stata classificata in sei grandi categorie, di cui una raccoglie quelle sedi ritenute tutelabili attraverso l'adozione di giacche protettive UNI EN 13595/2004 (definite da qui in avanti come "sedi DPI tutelabili"). Le sedi sono state distinte in: sedi DPI tutelabili (colonna vertebrale, spalla, gomito, braccio, avambraccio), arti superiori (polso, mano e dita della mano), arti inferiori 1 (piede), arti inferiori 2 (gamba), busto, testa.

È stata calcolato il tasso relativo ai soggetti infortunati muniti di motomezzo, per sesso, età, anno e provincia, utilizzando come numeratore i

postini che hanno avuto almeno un infortunio, nell'arco di tempo considerato, e come denominatore la numerosità dei postini in servizio stimata dai dati forniti dall'azienda sul numero dei codici dei caschi rilasciati poiché ad ogni postino che ha l'autorizzazione all'utilizzo del motorino viene assegnato un casco. Sono stati calcolati anche gli intervalli di confidenza al 95% assumendo la distribuzione binomiale dei postini (0: nessun infortunio, 1: almeno un infortunio).

Per l'unione dei data set è stato utilizzato il software Microsoft Access e per l'analisi degli infortuni è stato utilizzato il software di elaborazione statistica STATA 11.

RISULTATI

Dal 2007 al 2009 sono accaduti 1.434 infortuni, esclusi quelli "in itinere", a postini con il motomezzo in servizio in Toscana presso la maggiore azienda del settore del recapito postale. Per 92 è stata registrata un'assenza da lavoro fino a 3 giorni mentre per 1.342 l'assenza è stata almeno di 3 giorni o superiore e questi ultimi sono stati identificati anche nel data set INAIL e sono quelli considerati in questo studio. Tra gli eventi esaminati nessuno è risultato mortale. Si registrano 42.419 giornate perse di lavoro in totale. Gli infortunati si distribuiscono equamente nei tre anni in studio e si osserva un tasso di infortunati significativamente maggiore nelle donne pari al 19,4% (IC95%: 18.03-20.79) rispetto agli uomini (15,5%; IC95%: 14.15-16.89) (tabella 1).

Per classe di età è significativa la differenza di infortuni tra la prima fascia (<35 anni) e le altre (35-44, ≥45); rispettivamente $\chi^2=9.78$, p-value=0.0018 per prima fascia vs seconda fascia, e $\chi^2=10.00$, p-value=0.0016 per la prima fascia rispetto all'ultima.

Nel complesso si sono infortunati 1.048 postini, di cui 831 (79%) con unico infortunio e 217 (21%) hanno avuto due o più infortuni. Confrontando gli infortuni singoli verso i multipli per sesso e per età, non risultano esserci differenze significative.

Confrontando i postini infortunati almeno una volta nei tre anni in studio, rispetto al totale di postini a lavoro si registra un tasso medio di infortuni

Tabella 1 - Distribuzione (numero e percentuale) degli addetti ai recapiti postali con motomezzo in servizio in Toscana presso l'azienda leader del settore infortunati nel 2007-2009, e tasso di infortunati x 100 con relativo intervallo di confidenza al 95% (IC95%), per età e sesso

Table 1 - Number and percentage (%) of injured postmen, using motorbikes, employed by the main mail delivery company in Tuscany in the period 2007-2009, and accident rates per 100 with CI 95% by age and gender

Classe di età	F				M			
	Postini infortunati		Tasso x 100 addetti	IC 95%	Postini infortunati		Tasso x 100 addetti	IC 95%
	N.	%			N.	%		
<35 anni	264	42,2	29,3	26,32-32,36	144	34,0	25,7	22,14-29,55
35-44 anni	266	42,6	16,4	14,63-18,29	81	19,1	12,0	9,66-14,71
≥45 anni	95	15,2	13,6	11,10-16,31	198	46,8	13,2	11,54-15,04
Totale	625	100,0	19,4	18,03-20,79	423	100,0	15,5	14,15-16,89

nio pari a 17,6 ogni 100 addetti. Per anno di infortunio il tasso tende a decrescere: nel 2007 è 20,58 (IC95%: 18,86-22,39), nel 2008 è 17,81 (IC95%: 16,16-19,56), nel 2009 è 14,13 (IC95%: 12,59-15,77). Risulta significativa la differenza tra l'ultimo anno e i precedenti, come si può notare dall'intervallo di confidenza dell'ultimo anno non sovrapposto a quello gli altri. Sono le femmine ad avere un tasso più elevato oltre che complessivamente in ciascuna classe di età (tabella 1). Tale differenza è statisticamente significativa come si può notare dagli intervalli di confidenza non sovrapposti. I giovani sotto i 35 anni hanno un tasso di

infortunio più alto pari a 27,91 (IC95%: 25,62-30,28) con una differenza statisticamente significativa con le altre classi: nei 35-44 anni 15,11 (IC95%: 13,67-16,64) e nella classe ≥45 anni 13,32 (IC95%: 11,93-14,82).

La figura 1 mostra l'andamento negli anni del tasso di infortunio delle tre fasce di età per sesso. Tra i più giovani, le femmine registrano una costante decrescita passando da 32,27 (IC95%: 27,56-37,26) nel 2007 al 23,56 (IC95%: 18,17-29,65) nel 2009; mentre i maschi passano da 23,19 (IC95%: 17,32-29,54) nell'anno 2007 a 26,11 (IC95%: 19,44-33,72) nel 2009.

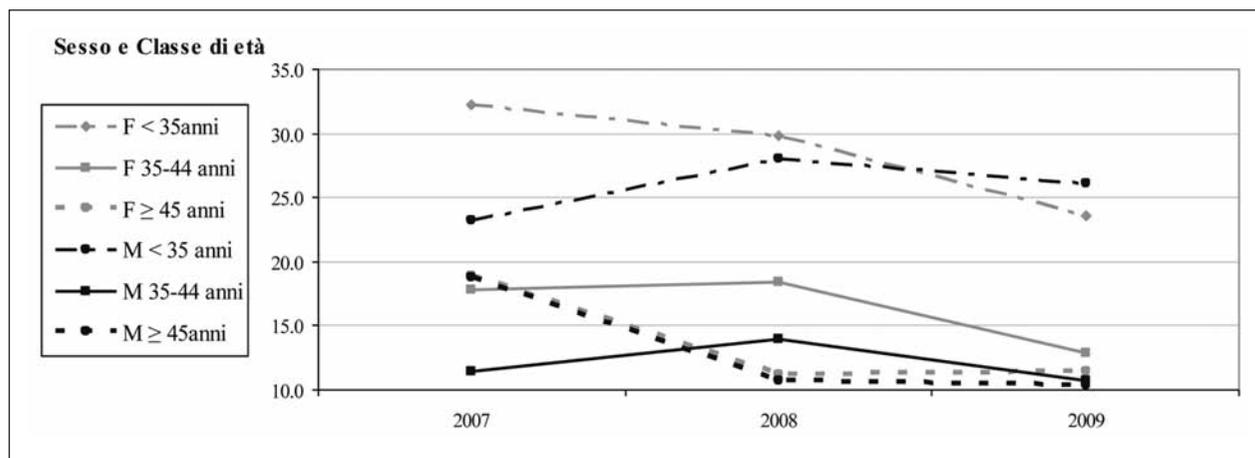


Figura 1 - Andamento del tasso d'infortunati per età e sesso tra gli addetti ai recapiti postali in servizio presso l'azienda leader del settore in Toscana nel 2007-2009

Figure 1 - Trends of accident rates by age and gender among postmen of the main mail delivery company in Tuscany in the period 2007-2009

Tabella 2 - Distribuzione (numero e percentuale) degli infortuni e delle giornate perse per sede della lesione negli addetti ai recapiti postali in servizio presso l'azienda leader del settore in Toscana nel 2007-2009

Table 2 - Number and percentage (%) of accidents and lost working days by location of injury among postmen employed by the main mail delivery company in Tuscany in the period 2007-2009

Sede della lesione	Infortuni		Giornate perse	
	N.	%	N.	Media
Sede lesione tutelabile con DPI *	309	23.0	11021	35.7
Colonna vertebrale	146	47.2	4771	32.7
Spalla	92	29.8	3724	40.5
Gomito	39	12.6	1607	41.2
Braccio	19	6.1	585	30.8
Avambraccio	13	4.2	334	25.7
Arti superiori (polso, mano, dita della mano)	161	12.0	5680	35.3
Arti inferiori (piede)	274	20.4	8362	30.5
Arti inferiori (gamba)	396	29.5	12246	30.9
Busto	109	8.1	2730	25.0
Testa	64	4.8	1698	26.5
Non determinato	29	2.2	682	23.5
Totale	1342	100.0	42419	31.6

* giacca protettiva UNI EN 13595/2004

I postini appartenenti alla classe di età intermedia presentano lo stesso andamento sia maschi sia femmine, una crescita nel 2008 e una riduzione l'anno successivo,

Gli infortuni si distribuiscono equamente tra le stagioni estive e invernali, senza distinzioni rilevanti per genere. Accadono generalmente nella seconda metà della mattinata. L'80% degli infortuni avviene sul motomezzo (il 68% alla guida), il 17% durante il recapito vero e proprio e il 3% nella fase di sistemazione del materiale per la gita. La prevalenza degli infortuni alla guida del motomezzo si registra negli uomini (72,1% maschi vs 63,9% femmine). Nelle postine invece prevalgono quando svolgono l'azione di imbucare/inserire/depositare/consegnare (12,7% femmine vs 7,1% maschi); come pure nell'azione di salire/scendere/alzare/abbassare/muoversi sul posto (7,6% femmine e 5,3% maschi). Il 2,5% ha riguardato infortuni causati da pioggia (anche qui prevalgono tra le donne). Si osserva inoltre una grande variabilità nella prevalenza di postini infortunati per provincia, con il tasso più basso nella provincia di Grosseto pari a 11,79 (IC95%: 8,04-16,49) e il tasso più alto nella provincia di Lucca (21,83; IC95%: 18,87-25,04).

Il 51% degli infortuni ha riguardato contusioni, a seguire le lussazioni (28%) e le ferite (10%). La media delle giornate perse più alta (84,3 giornate perse medie) si registra per le fratture che rappresentano l'8% del totale degli infortuni.

L'esatta metà degli infortuni riguarda gli arti inferiori ed in particolare la porzione più distale: 30% gambe e 20% piede. Il 23% degli infortuni (n. 309 eventi) ha riguardato sedi che potevano essere protette mediante la giacca protettiva UNI EN 13595/2004, con una media di 35,7 giorni persi di lavoro. La tabella 2 mostra la distribuzione degli eventi per sede topografica e la media delle giornate perse di lavoro.

DISCUSSIONE

I risultati conseguiti hanno mostrato che gli infortuni con più di 3 giorni di assenza dal lavoro tra gli addetti al recapito postale muniti di motomezzo sono molto frequenti, avendo un frequenza di 1 ogni 5 addetti nel periodo di osservazione.

Interessano più frequentemente le donne rispetto agli uomini con una differenza complessiva tra i

due sessi pari a più di 5 punti percentuali nel tasso di soggetti infortunati, differenza che si mantiene nelle varie classi di età, presumibilmente da ascrivere a maggiori difficoltà da parte delle donne di utilizzare mezzi a due ruote con carichi aggiuntivi dovuti ai plichi postali da recapitare.

La prevalenza è maggiore nei lavoratori più giovani con una differenza osservata quasi del doppio tra quelli di età inferiore ai 35 anni e quelli di età superiore ai 44 anni, peraltro in accordo a quanto osservato anche in altre indagini su questa categoria di lavoratori (5). Il fatto che gli infortuni si siano osservati negli uomini maggiormente quando erano alla guida del motomezzo suggerisce che gli uomini abbiamo una guida più sportiva e quindi meno cautelativa rispetto a quella delle donne.

Non si osserva nessuna differenza tra i due sessi nella occorrenza degli infortuni avvenuti durante la manovra sul motomezzo benché la più debole costituzione fisica femminile e la pesantezza del mezzo possano far pensare ad un maggiore rischio per le donne che probabilmente pongono maggiore attenzione durante tali manovre.

Gli infortuni inoltre sono risultati accadere per la gran parte nella seconda metà della mattinata quando è presumibile che venga svolta da tutti i postini l'attività di consegna. Si è anche osservata una notevole variabilità geografica con un andamento inspiegabilmente in crescita nel triennio proprio nelle aree a più alta occorrenza di tali eventi.

L'utilizzo dei dati INAIL ha permesso di avere dati clinici di qualità in quanto gli eventi registrati dall'Ente assicuratore sono supportati da refertazione diagnostica, ma ha limitato l'esame agli eventi con una prognosi superiore ai 3 giorni, che comunque rappresentano la stragrande maggioranza degli infortuni registrati dall'azienda (93.6%). Un'altro limite da sottolineare è quello legato alla definizione del denominatore su cui sono stati calcolati i tassi di infortunio: è stato infatti stimato a partire dai dati forniti dall'azienda sul numero dei codici dei caschi rilasciati ai singoli addetti autorizzati all'utilizzo del motorino. Ciò può aver determinato una sovrastima di questi addetti, dato che è molto probabile che l'azienda abbia fornito il casco e quindi l'autorizzazione all'uso del motomezzo

anche ai c.d. "jolly" cioè a quei dipendenti che non hanno una modalità definita e continuativa (gita e mezzo) di recapito postale ma effettuano tale mansione come sostituti (in caso di ferie o di malattia dei titolari gita). Non avendo quindi disponibili i dati sui singoli postini a rischio non è stato possibile calcolare un vero e proprio tasso di infortunio utilizzando un metodo di analisi che permettesse di tenere in considerazione la correlazione tra più dati di infortunio riferiti ad uno stesso lavoratore.

Sulla base dei dati disponibili non è certo che si possa adeguatamente calcolare un indice di frequenza e un indice di gravità come quelli calcolati da INAIL per il settore terziario e per il settore trasporti e comunicazioni della Toscana di cui fa parte l'azienda in studio. In ogni caso, nel 2007-2009, negli addetti ai recapiti postali esaminati, assumendo 6.251 anni-uomo (ottenuti sommando i codici di casco assegnati in ciascuno degli anni considerati), 1.342 infortuni accaduti con 42.419 giornate perse e 254.514 ore perse, si è calcolato un indice di gravità che è risultato pari a 6,79, più elevato di quello calcolato da INAIL per il settore trasporti e comunicazioni della Toscana risultato pari a 5,31 nello stesso periodo, e pari a più del doppio di quello calcolato per l'intero settore terziario della Toscana (2,07) nello stesso periodo. L'indice di frequenza risulta pure molto più elevato, di un ordine di grandezza superiore a quello calcolato da INAIL per il settore terziario della Toscana e 5 volte più elevato di quello del settore trasporti e comunicazioni della Toscana nello stesso periodo.

Inoltre, a partire dai dati disponibili, non è stato possibile effettuare un'analisi che tenesse conto di variabili importanti quali la lunghezza dei percorsi/gite, la tipologia delle strade percorse (asfaltate, pavimentate, bianche) e il loro grado di manutenzione (presenza di buche, avvallamenti, ecc.), nonché il livello di pioggia giornaliero nelle varie aree e nei giorni in cui sono avvenuti gli infortuni considerati.

L'uso di indumenti di protezione, i cosiddetti DPI, rappresentano un mezzo efficace per prevenire o comunque ridurre l'entità delle lesioni che possono verificarsi durante un infortunio stradale quali contusioni, strappi muscolari e articolari, e fratture. Una quota consistente di infortuni (23%) ha ri-

guardato sedi anatomiche che potevano essere protette mediante l'utilizzo delle giacche di protezione previste dalla UNI EN 13595 del gennaio 2004. Per questi infortuni si è tra l'altro osservata una media alta di giorni persi di lavoro (35,7 giorni): si tratta di infortuni agli arti superiori, alle spalle e alla colonna vertebrale che infatti possono avere anche esiti gravi e necessariamente implicano che venga effettuata un'approfondita analisi per la mitigazione del rischio. La normativa italiana non esplicita direttamente le norme tecniche a cui fare riferimento per ciascun DPI, nel caso in esame per i lavoratori che utilizzano il motomezzo, mentre invece i DPI previsti dalla UNI EN 13595 sono già stati introdotti nell'operatività giornaliera di lavoratori analoghi in altri Paesi europei. Tuttavia, al titolo III del D.Lgs 81/2008 e s.m.i. e all'allegato VIII del decreto stesso viene esplicitata la necessità di utilizzare idonei DPI e, quando vengono citati gli indumenti di protezione, viene detto che per proteggersi dai rischi generali gli indumenti devono essere resistenti allo strappo e all'allungamento e capaci di prevenire l'estensione delle lacerazioni.

L'evoluzione tecnologica delle giacche protettive, ed in particolare la disponibilità di dispositivi aggiuntivi spinali, ma soprattutto il miglioramento in termini di vestibilità, portabilità e quindi di accettabilità da parte del lavoratore, se correttamente e specificamente progettati, fa sì che, anche e soprattutto nei casi di infortuni più gravi, difficilmente il loro mancato uso non sia contestabile al datore di lavoro ai sensi dell'art.18 comma 1 lett. z del D.Lgs 81/2008 e s.m.i.

Per l'introduzione di tali DPI per gli addetti ai recapiti postali riteniamo comunque che sia opportuno un periodo transitorio di sperimentazione che, in collaborazione con i produttori dei motocicli e degli indumenti di protezione, consenta di determinare la migliore soluzione per mitigare gli effetti della caduta dell'addetto al trasporto postale tramite motomezzo, ma anche di tutte le altre categorie di trasporto su strada tramite motomezzo.

Per quanto riguarda il recapito postale già alcuni operatori si sono adeguati alla filosofia dell'azienda leader del settore che è quella di utilizzare mezzi appositamente progettati, anche se è doveroso riconoscere che lo sforzo di tale azienda è stato sinora

di gran lunga il più esteso e dispendioso. Per gli altri comparti di trasporto su due ruote, quale ad esempio quello del trasporto di cibi pronti (pizze, etc.), da un lato si nota l'utilizzo di mezzi meno adeguati (i carichi trasportati in questo caso sono anche minori) ma sicuramente suscettibili di miglioramento, e dall'altro addirittura l'assenza di fornitura dei minimi DPI che vengono forniti usualmente agli operatori del comparto del recapito postale.

Sarebbe opportuno che le aziende che si occupano di trasporto su strada condividessero le esperienze di prevenzione contribuendo così ad aiutare i propri lavoratori che utilizzano il motomezzo a non avere infortuni gravi per la loro salute: questo è di fatto un imperativo etico e legale, che tra l'altro avrebbe anche ripercussioni positive sul fronte economico. Infine, non è da sottovalutare anche l'azione culturale indiretta di prevenzione degli incidenti stradali che potrebbe essere da loro svolta: i lavoratori resi consapevoli dei vari rischi connessi all'uso del motomezzo (sia carico che scarico) potrebbero utilizzare idonei mezzi di protezione individuale anche alla guida del proprio motomezzo oltre che di quello aziendale. Le ripercussioni in termini di sanità pubblica potrebbero essere consistenti, dato l'uso sempre maggiore di veicoli a due ruote che per le loro dimensioni ed i costi più bassi li rendono molto competitivi rispetto agli altri veicoli a motore specialmente nei centri urbani per muoversi nel traffico.

NO POTENTIAL CONFLICT OF INTEREST RELEVANT TO THIS ARTICLE WAS REPORTED

BIBLIOGRAFIA

1. Baverstock A, Reeve W, Burgess A: Understanding road safety issues for couriers and food delivery riders. Quantitative Research Report. London, 2007. In www.synovate.com
2. EASHW (European Agency for Safety and Health at Work): Delivery and despatch riders' safety and health: a European review of good practice guidelines. Luxembourg 2010
3. Poste Italiane: Istruzioni per l'uso in sicurezza dei motomezzi aziendali in attuazione del DLgs n.81/2008. Versione 0.2 - 2012

4. ROSPA (The Royal Society for the Prevention of Accidents): Safer motorcycling through work, 2007. In www.rospa.com
5. Wosiack da Silva D, Maffei de Andrade S, Pelissari de Paula Soares DF, et al: Factors associated with road accidents among Brazilian motorcycle couriers. The Scientific World J 2012, Article ID 605480, 6 pages, doi 1100/2012/605480

RINGRAZIAMENTI: Questo studio è stato possibile grazie alla collaborazione dell'azienda leader nel settore del recapito postale e dell'Ente assicuratore INAIL che hanno fornito i dati necessari. Si ringraziano inoltre gli RLS del settore del recapito postale che hanno suggerito l'avvio di questo studio, tutti componenti del Gruppo di lavoro del Piano Mirato e gli RSPP dell'azienda italiana leader nel settore del recapito postale che hanno fornito utili suggerimenti al lavoro svolto