Senato della Repubblica XVIII LEGISLATURA

Giunte e Commissioni

RESOCONTO STENOGRAFICO n. 48

11ª COMMISSIONE PERMANENTE (Lavoro pubblico e privato, previdenza sociale)

AUDIZIONE DI RAPPRESENTANTI DI ANAR, DI *RIDERS UNION* BOLOGNA E DI *NIDIL* FIRENZE *RIDERS* IN RELAZIONE ALL'AFFARE ASSEGNATO RIGUARDANTE RICADUTE OCCUPAZIONALI DELL'EPIDEMIA DA COVID-19, AZIONI IDONEE A FRONTEGGIARE LE SITUAZIONI DI CRISI E NECESSITÀ DI GARANTIRE LA SICUREZZA SANITARIA NEI LUOGHI DI LAVORO (N. 453)

212ª seduta: martedì 20 ottobre 2020

Presidenza del vice presidente CARBONE

AU 0661
TIPOGRAFIA DEL SENATO

I N D I C E

Audizione di rappresentanti di ANAR, di *Riders Union* Bologna e di *Nidil* Firenze *Riders* in relazione all'affare assegnato riguardante ricadute occupazionali dell'epidemia da Covid-19, azioni idonee a fronteggiare le situazioni di crisi e necessità di garantire la sicurezza sanitaria nei luoghi di lavoro (n. 453)

PRESIDENTE . . . . . *Pag.* 3, 4, 6 e *passim*
FEDELI *(PD)* 8
* SERAFINI *(FIBP-UDC)* 9
TOFFANIN *(FIBP-UDC)* 9, 13
CURCIO . . . . . *Pag.* 6
* *MONTESI* 3, 9
PARIGI 6, 12
PIRONE 4, 10

N.B. L'asterisco accanto al nome riportato nell'indice della seduta indica che gli interventi sono stati rivisti dagli oratori.

Sigle dei Gruppi parlamentari: Forza Italia Berlusconi Presidente-UDC: FIBP-UDC; Fratelli d'Italia: FdI; Italia Viva-P.S.I.: IV-PSI; Lega-Salvini Premier-Partito Sardo d'Azione: L-SP-PSd'Az; MoVimento 5 Stelle: M5S; Partito Democratico: PD; Per le Autonomie (SVP-PATT, UV): Aut (SVP-PATT, UV); Misto: Misto; Misto-IDEA e CAMBIAMO: Misto-IeC; Misto-Liberi e Uguali: Misto-LeU; Misto-MAIE: Misto-MAIE; Misto-Più Europa con Emma Bonino: Misto-PEcEB.

Intervengono, in videoconferenza, nell'ambito dell'affare assegnato, ai sensi dell'articolo 34, comma 1, e per gli effetti dell'articolo 50, comma 2, del Regolamento, per ANAR, Nicolò Montesi, per Riders Union Bologna, Maurilio Pirone, e, per *Nidil* Firenze *Riders*, Yiftalem Parigi e Federico Curcio.

I lavori hanno inizio alle ore 15,10.

PROCEDURE INFORMATIVE

Audizione di rappresentanti di ANAR, di *Riders Union* Bologna e di *Nidil* Firenze *Riders* in relazione all'affare assegnato riguardante ricadute occupazionali dell'epidemia da Covid-19, azioni idonee a fronteggiare le situazioni di crisi e necessità di garantire la sicurezza sanitaria nei luoghi di lavoro (n. 453).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca l'audizione di rappresentanti di ANAR, di *Riders Union* Bologna e di *Nidil* Firenze *Riders* in relazione all'affare assegnato riguardante ricadute occupazionali dell'epidemia da Covid-19, azioni idonee a fronteggiare le situazioni di crisi e necessità di garantire la sicurezza sanitaria nei luoghi di lavoro (n. 453).

Comunico che, ai sensi dell'articolo 33, comma 4, del Regolamento, per la procedura informativa odierna sono state chieste l'attivazione dell'impianto audiovisivo, nonché la trasmissione su WebTV 5 e canale Youtube 5 del Senato e che la Presidenza del Senato ha fatto preventivamente conoscere il proprio assenso. Se non si fanno osservazioni, tale forma di pubblicità è dunque adottata per il prosieguo dei lavori.

Avverto, inoltre, che della procedura informativa, con collegamento degli auditi in videoconferenza, sarà redatto il Resoconto stenografico.

Ricordo che la documentazione riferita all'affare assegnato, consegnata nell'ambito delle audizioni, sarà resa disponibile per la pubblica consultazione sulla pagina *web* della Commissione.

Interverranno quindi: per ANAR, Nicolò Montesi, per *Riders Union* Bologna, Maurilio Pirone e, per *Nidil* Firenze *Riders*, Yiftalem Parigi e Federico Curcio. Ciascuna organizzazione ha a disposizione dieci minuti complessivi, così da dare la possibilità ai senatori di porre quesiti e poter successivamente intervenire in replica.

Cedo la parola al rappresentante dell'ANAR, Nicolò Montesi.

MONTESI. Buongiorno a tutti, intervengo in rappresentanza dell'Associazione nazionale autonoma dei riders (ANAR). Ci tengo a precisare che, durante il coronavirus, noi *rider* abbiamo vissuto una situazione non facile da gestire, ma la consapevolezza era quella di poter contare su un lavoro stabile nella precisa situazione in cui ci siamo trovati, cioè

a fronteggiare un *lockdown* imprevisto. Di conseguenza, noi come associazione abbiamo registrato un incremento di assunzioni di *rider* e collaboratori, da parte delle varie piattaforme digitali, che ricadevano su persone anche *over* cinquanta, che avevano perso il lavoro o erano in cassa integrazione e attraverso il lavoro in piattaforma digitale sono riusciti a dare un sostentamento non indifferente alla propria famiglia.

Ci rendiamo conto che di primo impatto, una volta iniziata la pandemia, la difficoltà nel reperire i dispositivi di protezione individuale è stata elevata. Nonostante ciò, una percentuale di *rider* ha ricevuto i DPI dalle varie piattaforme digitali in maniera contingentata. Dopo un primo periodo sono stati mandati a tutti i *rider* iscritti alle piattaforme e continuano ad arrivare tutt'oggi. Con questo mi taccio e lascio la parola ai miei colleghi.

PRESIDENTE. Do la parola al rappresentante di *Riders Union* Bologna, Maurilio Pirone.

PIRONE. Signor Presidente, la ringrazio per la parola e per l'opportunità, anche perché credo che non sia secondario discutere di questo tema, ovvero delle misure di sicurezza sul lavoro per quanto riguarda i lavoratori di piattaforma, soprattutto i lavoratori del *food delivery*, perché questo non è solo un aggiornamento rispetto a qualcosa che è successo, ma è anche l'occasione per guardare in avanti rispetto a quello che potrà succedere. Probabilmente davanti a noi abbiamo settimane e mesi non semplici, perché – come sapete meglio di me – la situazione da un punto di vista epidemiologico non è delle migliori e solo qualche giorno fa è stato approvato un nuovo decreto del Presidente del Consiglio dei ministri che, tra le altre cose, regola l'apertura di locali pubblici con delle restrizioni e lascia intatto invece il servizio del *food delivery*. Questo per dire che naturalmente la pandemia da Covid-19 è una condizione strutturale del nostro tempo e la questione della salute dei lavoratori di piattaforma, soprattutto del *food delivery*, è quanto mai attuale.

Qual è la situazione? Un po' come in tutti i settori, anche nel settore del *food delivery* ci si è trovati un po' impreparati nell'affrontare la pandemia. Dico questo perché, a fronte di un *lockdown* che è stato messo in campo dal Governo, i servizi di *food delivery* sono rimasti in piedi, ma hanno esposto i *rider* a una serie di problemi, prima di tutto il rischio del contagio. Prima si parlava delle mascherine; quello che però va sottolineato è che in una prima fase, che non si limita a tre o quattro giorni, ma parliamo di due mesi, i lavoratori non hanno ricevuto alcun dispositivo di protezione individuale, tant'è che sono state istruite delle cause, in cui il giudice del lavoro ha dato ragione ai lavoratori, perché dovevano essere le aziende a fornire ai lavoratori i dispositivi di protezione individuale. Le aziende invece sostenevano che in un primo momento fosse responsabilità dei *rider* procurarsi i dispositivi di protezione individuale.

Quindi, naturalmente, quel regime di lavoro autonomo e parasubordinato ha generato alcune problematiche per quanto riguarda le responsabilità e l'approvvigionamento di dispositivi di sicurezza individuale. In più

le aziende hanno stabilito dei protocolli (migliori o peggiori, non entro nella loro definizione), ma il concetto base è che la consegna avviene *contactless*, cioè evitando contatti con il cliente. Tuttavia, questa tipologia di consegna non risolve un'altra serie di problemi, che riguardano la possibilità, ad esempio, di contrarre il virus da parte dei *rider*. Vi è il problema della malattia, che nella stragrande maggioranza dei casi non è coperta dai contratti in vigore all'interno del settore. Questo ha lasciato i *rider* scoperti. Allo stesso modo i *rider* naturalmente non rientrano all'interno di alcune coperture contrattuali, come quelle per la malattia, che consentono un periodo di isolamento e di quarantena a casa retribuito.

Naturalmente queste condizioni, che sono strutturali nel settore del *food delivery,* sono peggiorate con l'avvento del Covid e, a nostro avviso, anche dopo la firma del nuovo contratto da parte di Assodelivery e UGL, che sistematizza questo regime di precarietà e soprattutto identifica nell'autonomia del rapporto di lavoro (cosa legittima, ma su questo non mi dilungo) la forma *standard* del rapporto di lavoro, senza introdurre alcuna copertura ulteriore per quanto riguarda la possibilità della malattia. Non entro su altri aspetti del contratto, limitandomi a questo che però è esemplificativo dell'ultimo contratto che è stato firmato.

I *rider* in questo momento restano scoperti da un punto di vista di tutele, di ammortizzatori e di coperture. Se un *rider* finisce in isolamento fiduciario per aver avuto contatti sospetti con persone positive al coronavirus è totalmente scoperto da un punto di vista salariale. Ciò espone questa categoria a una grossa precarietà e difficoltà dal punto di vista della capacità di sopravvivenza all'interno della situazione attuale. C'è stato sicuramente un aumento dei *rider* contrattualizzati, che, unito al nuovo contratto, provoca un'alta presenza di *rider* in turno, con la difficoltà di avere un salario costante ogni mese. Questo naturalmente, aggiunto alla difficoltà di ottenere la condizione di malattia, espone particolarmente i *rider* a difficoltà economiche in questo periodo, oltre che a difficoltà sanitarie, entrando in contatto con tantissimi clienti.

Qual è il punto allora? Occorre prima di tutto integrare le tutele a disposizione. A Bologna abbiamo iniziato un percorso con il Comune di Bologna per permettere ai *rider* l'accesso a un test sierologico rapido per poter verificare le condizioni di salute di lavoratori che hanno costantemente contatti o comunque entrano in ambienti i chiusi: questo non solo per la tutela dei *rider*, ma anche per la limitazione della circolazione del virus e la tutela dei clienti. Questa iniziativa è stata adottata in collaborazione con il Comune e sarà valida per le aziende che hanno sottoscritto la Carta dei diritti fondamentali dei lavoratori digitali, cioè per una serie di aziende di *food delivery* che hanno accettato un tipo di contratto diverso da quello nazionale firmato da Assodelivery e UGL. Rimangono comunque scoperti dei lavoratori. L'iniziativa messa in campo è finalizzata anche ad aiutare le aziende, che naturalmente dovranno affrontare dei costi, per poter garantire un certo livello salariale di diritti e permettere dall'altra parte uno *screening* anche completo di questi lavoratori, che altrimenti rimarrebbero completamente scoperti.

Riteniamo altresì che sia necessario rivedere il contratto nazionale che inasprisce il regime di precarietà e la mancanza di diritti e che purtroppo, in una situazione come questa, espone ulteriormente i *rider* a un rischio economico e per la salute, non solo personale, ma anche dei clienti e delle persone con cui entrano in contatto.

PRESIDENTE. Cedo ora la parola ai rappresentanti di *Nidil* Firenze *Riders*, Yiftalem Parigi e Federico Curcio.

CURCIO. Vi ringrazio innanzitutto per la parola e per l'occasione che ci date di comunicarvi la nostra condizione. La situazione nella quale ci troviamo l'ha già illustrata il collega di Bologna, ma cerchiamo anche di capire da quale situazione proveniamo. È vero che durante il Covid ci sono state difficoltà nel reperire i dispositivi di protezione individuali, perché – come è stato già detto – le aziende pensavano che dovessimo provvedere per conto nostro, ma già c'erano situazioni che noi *rider* consideravamo molto difficili da gestire.

Ad esempio, vi sono molti elementi che sono fuori dal nostro controllo, come la gestione degli orari: ci viene detto che possiamo scegliere di lavorare quando vogliamo e decidere di guadagnare quanto vogliamo, ma questo nella realtà dei fatti non è affatto vicino alla realtà. Ci sono infatti dei parametri che le piattaforme utilizzano e che noi non conosciamo con cui ci danno le ore a disposizione per la scelta. Alle volte questi parametri ci penalizzano, perché magari abbiamo avuto una recensione negativa da un cliente (chissà come mai), mentre non possiamo, dall'altra parte, segnalare ad esempio un cliente «difficoltoso». Lo stesso vale anche per altre situazioni che non sono sotto il nostro controllo, come le attese che abbiamo ai ristoranti. Ci viene detto, ad esempio, che una consegna ci viene pagata 4,50 euro, ma se al ristorante dobbiamo attendere venti minuti, non importa niente a nessuno. Se poi, dopo aver atteso venti minuti, andiamo dal cliente, questo tarda a scendere per problemi suoi e perdiamo altri dieci minuti, comunque ci vengono pagati 4,50 euro e non importa quanto abbiamo atteso.

Ci sono altri elementi che sono al di fuori del nostro controllo, come ad esempio i parametri che vengono utilizzati per valutare la nostra efficienza. Ci vengono mostrate delle metriche, attraverso *email* o la documentazione disponibile *online*, sulla puntualità (su questo siamo d'accordo tutti), oppure sulla disponibilità ad optare per determinati orari, soprattutto nel fine settimana. Abbiamo visto però che, a parità di puntualità e di disponibilità, ad alcuni *rider* viene offerto un determinato numero di ore e ad altri un numero diverso, alle volte maggiore, alle volte minore. Questo sa tanto di discriminazione sul lavoro.

Ci sono anche altre condizioni problematiche, di cui penso possa parlarvi il mio collega, Yiftalem Parigi, a cui cedo volentieri la parola.

PARIGI. Buongiorno a tutti, entro nel merito di quello che è successo durante la pandemia. Oltre a quello che è già stato descritto dai miei col-

leghi, ci tengo a far presente in che condizioni ci trovavamo. Com'è stato detto, sono state assunte molte più persone durante la pandemia, perché era un servizio essenziale e perché la domanda di questo servizio era veramente superiore, ma questo, in un sistema in cui c'è una paga a cottimo, ha causato una serie di conseguenze e a testimoniarlo ci sono delle fotografie. Ciò ha causato davanti ai ristoranti delle attese e degli assembramenti, perché molti lavoratori aspettavano davanti ai ristoranti dove c'era più possibilità di fare una consegna per avere un ordine. Essendo una paga a consegna tutto il resto del tempo che non impiegano per portare un pasto, non viene retribuito; anche gli assembramenti quindi dipendono da questo sistema e non sono scollegati.

Sulla questione della consegna dei dispositivi, è vero che a Firenze sono stati consegnati, ma solo dopo che c'è stata una causa. A Firenze, in modo specifico, insieme a Nidil CGIL abbiamo deciso di portare in tribunale *Just Eat*, la quale, dopo ripetuti solleciti da parte della nostra categoria, la CGIL, si è sempre rifiuta di consegnarli e siamo stati appunto costretti a portarla in tribunale. Solo dopo aver perso in tribunale ha consegnato i dispositivi e per pura coincidenza; ha anche fatto ricorso e la consegna di tutti i dispositivi è quindi avvenuta dopo aver perso anche l'appello contro il provvedimento che l'obbligava a consegnarli. Oltretutto, dopo aver avuto il riconoscimento del diritto alla consegna dei dispositivi, in collegamento al testo unico sulla sicurezza e al fatto che i giudici avevano affermato che si applica in maniera totale ai *rider*, abbiamo deciso di avviare un percorso di elezione dei rappresentanti dei lavoratori per la sicurezza, istituto fondamentale per il rispetto del testo unico. Se non c'è infatti un rappresentante dalla parte dei lavoratori, che controlli il rispetto da parte della società del testo unico sulla sicurezza e che possa esercitare azioni processuali contro la società in caso di non rispetto della legge, diventa inutile l'applicazione del testo unico, perché le società non lo rispetteranno e starà poi ad ogni singolo *rider* fare causa, cosa che soprattutto nella condizione in cui siamo, costantemente sotto ricatto da parte di un algoritmo, reputo molto difficile.

Per supplire alla mancata consegna dei dispositivi, che era palese, la Regione Toscana ha scelto di distribuire i dispositivi di protezione, proprio perché le società si rifiutavano. Quindi, in accordo con noi, la Regione ha cominciato a distribuirle a tutti i *rider*. Questo deriva dal fatto che le società ci reputano autonomi e ci assimilano ai collaboratori occasionali, quando in realtà la prestazione dei *rider* dovrebbe rientrare all'interno dell'etero-organizzazione. In merito a ciò, cogliamo l'occasione per fare alcune proposte al Parlamento e al Governo. Chiediamo che la lettera *a)* dell'articolo 2 del *Jobs Act* venga eliminata, perché permette una via di fuga, tramite un accordo collettivo fatto da parte datoriale e dai sindacati, dalla disciplina della subordinazione. Questa via di fuga è già stata sfruttata da UGL, che di sicuro non è il sindacato comparativamente più rappresentativo.

Poi chiediamo che il Ministero emani una circolare interpretativa della legge n. 128 del 2019, che recepisca quello che ha già detto la Cas-

sazione e che già sta dicendo la giurisprudenza, come nel caso del tribunale di Firenze, ma anche del tribunale di Bologna. Noi tendenzialmente siamo etero-organizzati e dobbiamo avere i diritti e le tutele del lavoro subordinato. Chiediamo inoltre che si dica agli ispettori di fare dei controlli sull'applicazione dell'etero-organizzazione e sull'evasione contributiva che queste società stanno facendo a livello di INPS. Poi chiediamo che venga fatto un controllo sull'evasione a livello fiscale, perché queste società, assumendoci tutti come autonomi, non pagano l'IRAP. Pensiamo che sia una parte abbastanza fondamentale.

Inoltre, pensiamo che tutto questo sistema e l'assenza di sicurezza nel nostro lavoro siano determinati da come siamo assunti, in quali condizioni e dal tipo di rapporto di lavoro che abbiamo. Non sono fatti scollegati; non possiamo venire qui a dire che i *rider* non hanno le mascherine e i dispositivi per pura coincidenza, perché è un sistema che punta a non riconoscere ai lavoratori e a noi *rider* i diritti che ci spettano. È un sistema che ha portato i *rider* a non avere alcuna delle tutele e delle azioni poste in essere dal Governo a tutela dei lavoratori. I *rider* non potevano richiedere alcuna delle misure messe in campo: non potevano chiedere l'indennità Covid, non potevano richiedere ovviamente la cassa integrazione e non potevano richiedere la malattia in caso di positività al coronavirus o quarantena obbligatoria. Un sistema del genere, soprattutto in un contesto pandemico, non può funzionare e il legislatore deve fare qualcosa per mettervi un freno.

PRESIDENTE. Ringrazio gli auditi per i loro interventi. Lascio la parola ai colleghi che desiderino porre delle domande.

FEDELI *(PD)*. Vorrei intanto ringraziare tutti gli auditi che ci hanno fatto presente, pur nel breve tempo a loro disposizione, la condizione di lavoro dei *rider*. La mia domanda è la seguente: siccome c'è stato un forte aumento del ricorso al *food delivery* durante la pandemia, vorrei sapere se i dati in vostro possesso vi consentono di verificare che effettivamente c'è stato questo consolidamento dell'utilizzo dei *rider*. Di conseguenza, rispetto a questo consolidamento, vi chiedo se coinvolga persone che hanno perso il lavoro e che erano occupate in luoghi precedenti (questo sarebbe interessante come dato) e quindi se oggettivamente c'è una prevalenza di persone con più di trentacinque o quarant'anni. Vi chiedo inoltre quale sia la composizione di genere di questa attività.

In terzo luogo, vorrei sapere se sia in corso un'estensione delle iniziative per la tutela dal Covid alle altre imprese, ossia se le esperienze che qui ci avete portato (penso a quella di Bologna, di Firenze e della Toscana) stiano diventando un riferimento nazionale o se siate organizzati in tal senso. Questo è importante per voi, com'è importante ovviamente per tutti i clienti. Condividendo le problematiche che ci avete rappresentato, siccome queste audizioni sono particolarmente finalizzate agli elementi legati al Covid, alla tutela dei lavoratori e dei clienti, vorrei comprendere se le esperienze importanti e positive delle aziende che si sono fatte carico

della vostra tutela (anche se alcune solo dopo una causa) dal punto di vista del Covid e dei dispositivi di protezione per contrastare il *virus*, siano estendibili a livello nazionale.

Da ultimo, rispetto al contratto che è stato sottoscritto con l'UGL, mi pare di aver capito che non abbia preso per nulla in considerazione gli elementi di sicurezza vostra e dei clienti.

SERAFINI *(FIBP-UDC)*. Signor Presidente, ringrazio anch'io gli auditi per il loro lavoro sociale, estremamente utile in questo periodo, sia nelle grandi città che nei piccoli centri.

Vorrei solo dare un suggerimento, anche alla luce dell'esperienza che c'è negli altri settori. Voi avete il grossissimo problema della malattia, della liquidazione, del licenziamento e della salute; credo che potreste copiare – non invento nulla – quello che c'è nel settore delle costruzioni, cioè una mutualità nazionale con una vostra cassa, nella quale potreste versare una quota minima giornaliera o a consegna e potreste risolvere il problema, come avviene nel settore edile con la cassa edile. Credo che questo sia l'unico modo per affrontare seriamente il problema nel tempo, iniziando a fare una cosa utile per tutti gli addetti, perché gli addetti che sono sparsi singolarmente nelle città sono alla mercé di qualsiasi infortunio o incidente. Credo che una cassa di mutualità, gestita dai *rider* assieme alle imprese, possa essere un'iniziativa molto utile. Si tratta solo di copiare la grande esperienza che c'è nel settore delle costruzioni.

TOFFANIN *(FIBP-UDC)*. Signor Presidente, vorrei solo ricordare quali sono i contenuti dell'accordo che è stato sottoscritto con UGL, perché se non ricordo male è stata sottoscritta una copertura INAIL, cioè un'assicurazione per infortuni e malattia. Quindi, vorrei che si precisasse com'è stato chiuso il contratto, in modo da riportare l'attenzione alle indicazioni che sono state riservate.

Spero poi di aver sentito male, ma il primo degli auditi sottolineava come vi fosse stato un incremento del numero dei *rider* nel periodo di emergenza e che questo aumento non derivasse soltanto da chi aveva perso il lavoro; credo si parli in questo caso di lavoro autonomo, visto il blocco dei licenziamenti (ne deduco che, con la revoca del blocco dei licenziamenti, l'incremento sarà probabilmente maggiore, se ancora ci sarà tanta richiesta). Si è parlato però anche di cassaintegrati che sono andati a svolgere questa attività: forse è stato un *lapsus*, oppure ho sentito male.

PRESIDENTE. Cedo la parola agli auditi per le repliche.

MONTESI. Per rispondere alla senatrice Toffanin, non è stato un *lapsus*. Noi, come associazione, abbiamo ricevuto richieste anche da lavoratori in cassa integrazione, che ovviamente non sono state accolte e questi non hanno potuto poi lavorare per le varie piattaforme digitali. I nostri dati sono questi: noi come associazione abbiamo instradato circa 280 persone, tutte *over* trentacinque e tutti lavoratori autonomi e piccoli imprenditori

che una volta chiusa l'attività commerciale hanno dovuto «reinventarsi». Tutti sono stati assunti come collaboratori dalle varie piattaforme digitali. Il 100 per cento di queste richieste era da parte di persone *over* trentacinque; il 10 per cento erano donne e madri di famiglia, che ci chiedevano appunto una mano per essere prese come collaboratrici dalle varie piattaforme digitali.

Premesso che si è fatta una speculazione, a mio dire, sul contratto collettivo nazionale del lavoro *rider* firmato da UGL e Assodelivery, perché si sono affrontati dei temi che, a mio avviso, non erano da affrontare in questa sede, rispondo nel merito: sono un firmatario e la mia associazione è firmataria, insieme ad UGL Rider, del primo contratto nazionale del lavoro in Europa dei *rider*. Per inciso, l'INAIL è stata predisposta nel contratto; tutti i DPI sono stati resi obbligatori da contratto (mascherine, caschi, guanti, gel, eccetera) e ci siamo informati anche con l'INPS perché, attraverso l'INPS, un lavoratore a partita IVA possa richiedere la malattia. In un primo momento c'era stato detto di sì; in un secondo momento l'INPS si è tirata indietro e ci ha detto che non sapeva come comportarsi con il tipo di lavoro che svolgiamo.

Quindi, è una questione da affrontare anche con le varie organizzazioni di cassa di previdenza pubbliche. Il fatto è che senza una visione autonoma di questo lavoro, tutte queste assunzioni e tutti i salvataggi che sono stati fatti in *corner* per le persone che avevano perso il lavoro e che hanno dovuto chiudere la propria attività a causa del coronavirus non sarebbero stati possibili. Ci teniamo a ricordare che il lavoro è aumentato e queste persone, una volta finito il *lockdown*, hanno ripreso la loro attività principale. Di conseguenza al momento non c'è un sovrannumero di persone, perché chi era entrato prima lo aveva fatto per un motivo specifico, cioè dare un sostegno alla propria famiglia in quel preciso momento, ma poi sono tornate a svolgere la propria attività principale.

Ripeto: il CCNL *rider* sottoscritto da UGL e da Assodelivery prevede i dispositivi di protezione individuale; prevede l'INAIL; prevede un'assicurazione contro danni a terzi e a cose ed altre tutele su cui non mi dilungo, perché in ogni caso non mi sembra che questo sia il luogo per discutere del contratto nazionale di lavoro stipulato da UGL e Assodelivery. Con questo chiudo e vi ringrazio per avermi consentito di rispondere alle domande.

PIRONE. Signor Presidente, vorrei replicare a nome di *Riders Union* Bologna. La prima questione su cui vorrei soffermarmi è quella delle assunzioni. Non sono in grado di fornire dei dati sul piano nazionale, però è fuori di dubbio che durante il periodo della pandemia c'è stato un buon numero di nuove assunzioni, anche con una migrazione interna tra posti di lavoro, per cui chi è rimasto, ad esempio, con contratti in scadenza o senza lavoro, si è spostato sul *food delivery*. La questione del sovrannumero non è però semplicemente legata a un momento emergenziale; il sovrannumero è strutturale nel *food delivery*, perché vengono contrattualizzati più *rider* di quelli che effettivamente poi lavorano, dato che, avendo

contratti di prestazione occasionale o partite IVA, non vengono poi vincolati a turni di lavoro e a salario mensile. Per questo si genera una competizione interna fra i lavoratori per ottenere tempi e turni di consegna.

In tutto ciò le aziende hanno registrato (non sono dati nostri, ma delle aziende) un aumento di volume delle consegne e del fatturato durante il periodo della pandemia e comunque c'è in generale un rafforzamento dei servizi di *food delivery*, date comunque le norme in atto che restringono la possibilità di consumazione nei locali. A fronte di ciò, non c'è stato un aumento né dei salari, né dei diritti dei lavoratori. Quindi c'è il riconoscimento di un ruolo essenziale di questi lavoratori, ma una mancanza materiale di riconoscimento da un punto di vista salariale e di diritti.

Dico questo perché è vero che c'è la copertura INAIL (copertura che tra l'altro non è introdotta dal CCNL, ma dal decreto cosiddetto Di Maio, cioè dalla legge precedente al CCNL che rendeva obbligatoria la copertura INAIL e che viene recepita dal CCNL), ma la copertura INAIL non garantisce la malattia: questo è il punto. La copertura INAIL ci permette, in caso di incidenti anche con terzi, di assicurare l'infortunio al *rider*. La malattia è una questione diversa: come diceva lo stesso Montesi, ci sono problemi ad assicurare la malattia per una partita IVA e le partite IVA non sono la maggioranza dei contratti dei *rider*. La maggioranza dei contratti si configurano come prestazioni occasionali che non forniscono assolutamente nulla. Quindi, a parte i dispositivi di protezione individuali, che – ripeto – le aziende hanno dovuto recepire come obbligatori, perché dei giudici del lavoro hanno stabilito questo (non era possibile fare altrimenti neanche in un CCNL), non forniscono invece altre coperture sulla malattia, soprattutto per le prestazioni occasionali. Questo resta un problema perché questi lavoratori rimangono scoperti.

Vengo all'ultimo punto e scusate se non ho risposto ai singoli punti, ma ho cercato di mettere insieme le diverse questioni che sono emerse. Le aziende tendenzialmente non danno nulla di più. O le aziende vengono forzate o non danno di più: sono state forzate ad usare i DPI e lo hanno fatto, mentre sulla malattia non è stato fatto alcun passo in avanti.

Qual è il problema di istituire una cassa separata? Il problema è che i *rider* da soli non la possono pagare, perché i salari sono bassi. Non possono mettere da parte una quota del salario per coprirsi autonomamente una cassa. Lo dico anche perché – e non è questione secondaria – il nuovo contratto che verrà applicato da quasi tutte le piattaforme paga «a consegna stimata»: 10 euro l'ora sui tempi di consegna stimata. Questo vuol dire che se uno lavora per effettivi 60 minuti, se fa consegne per 60 minuti, prende 10 euro lordi (7,90 euro netti). Quindi, uno può lavorare anche tre o quattro ore fino ad arrivare a quell'ora di consegne stimate. Questo vuol dire che su quattro ore poi il salario effettivo è molto basso e non si possono mettere altri soldi da parte per finanziare una cassa separata. O si interviene in maniera diretta, per cui si danno più diritti e più tutele, o non si riuscirà assolutamente a coprire in maniera autonoma la malattia.

PARIGI. A nome di *Nidil* Firenze *Riders*, ci terrei a ripetere anche quello che ha detto il collega di Bologna: l'INAIL non è stata una concessione del contratto collettivo; l'INAIL è obbligatoria grazie alla legge n. 128 del 2019. Ci mancava solo che il contratto collettivo non prevedesse un diritto che è stabilito per legge. La stessa cosa vale per la consegna dei dispositivi: non è che le società ci hanno fatto un regalino con questo accordo. Lo hanno stabilito le sentenze dei tribunali di Bologna, Firenze e Roma, dicendo che la legge n. 81 del 2008 si applica ai *rider* e quindi anche la consegna dei dispositivi. Non diamo meriti a un contratto collettivo, meriti che indiscutibilmente non ha.

Alla domanda se vi sia una contrattazione con le imprese dopo le sentenze, rispondo di no, perché le imprese hanno deciso di trattare solo con chi era disposto a non riconoscerci i diritti e le tutele della subordinazione. Non sono diritti e tutele che richiediamo noi, ma sono quelli che ci garantisce la giurisprudenza, ma le imprese non sono disposte a trattare. Vi cito il caso di Firenze: sono stato eletto rappresentante dei lavoratori per la sicurezza, istituto previsto dal testo unico e che si applica in maniera totale ai *rider*, come hanno detto i tribunali. Ebbene, la società Just Eat non ci riconosce il diritto ad avere un rappresentante per la sicurezza. Quindi, le società riconoscono il diritto alla rappresentanza solo a chi conviene loro, ma a chi non conviene non ci tengono tanto a riconoscerlo. Anche su questo vorremmo aprire una trattativa, ma non ci viene data la possibilità.

Sulla proposta di inventare nuovi strumenti e una cassa come per gli edili, francamente la legge su questo è molto chiara e le sentenze sono molto chiare: a noi si applica la disciplina della subordinazione e i diritti e le tutele a questa connessi. Si può anche parlare di co.co.co., ma non ci sono da inventare altri strumenti. Basta applicare la legge, molto semplicemente. È per questo che chiediamo che vengano mandati gli ispettori, perché non si devono inventare chissà cosa, ma devono solo far rispettare la legge, come i tribunali in alcuni casi hanno già fatto per casi singoli. Ci teniamo a dire questo.

Sulla questione dei dati, vi posso dire quelli che conosciamo noi e quelli che vediamo ora. Le statistiche non si fanno su chi si conosce, su chi si vede o si incontra. Le statistiche si fanno sui campioni grandi e rappresentativi; in questo caso dovrebbero essere fatte dall'INPS o dall'INAIL. Per l'INPS è difficile, in quanto queste società non versano i contributi INPS, quindi sono un po'più difficili da tracciare. Però l'INAIL, essendoci l'obbligo dell'INAIL, potrebbe fare qualche analisi.

Penso di essere entrato nel merito di tutte le questioni. ci tengo a ripetere che tutte le mancanze a livello di sicurezza sono dovute alle condizioni che abbiamo ora, che non sono regolari e non seguono le interpretazioni della giurisprudenza. Nemmeno il nuovo contratto collettivo nazionale – non sono io a dirlo, ma è l'ufficio legislativo del Ministero del lavoro e delle politiche sociali – è legittimo: diciamocelo e non cadiamo dalle nuvole. Chiediamo solo che in un Paese normale queste aziende

(chi se ne importa se sono multinazionali) rispettino le leggi del nostro Stato.

PRESIDENTE. Vi ringrazio. La senatrice Toffanin voleva fare una precisazione.

TOFFANIN *(FIBP-UDC)*. Signor Presidente, siccome i *rider* legittimamente lamentavano il problema del contagio che può avvenire durante le consegne, soprattutto per il contatto con il denaro, vorrei solo ricordare che, essendo il contagio da Covid considerato infortunio sul lavoro, la copertura INAIL dovrebbe essere riconosciuta in tal caso. Un altro aspetto è quello della malattia: è per questo che ho ricordato il contratto collettivo, giusto perché era stata recepita la copertura assicurativa.

Rispetto agli altri aspetti, dobbiamo tenere presente che si tratta di un tipo di lavoro che non è continuativo e quindi soggetto alla scelta, non soltanto da parte delle piattaforme, ma degli stessi lavoratori, di un accesso più o meno continuativo alle consegne. Quindi, credo che ci sia una difficoltà oggettiva nel riconoscimento della malattia: questo è un altro aspetto che verrà affrontato successivamente.

PRESIDENTE. Ringrazio gli auditi per il loro contributo e dichiaro conclusa l'audizione.

Rinvio il seguito della procedura informativa ad altra seduta.

I lavori terminano alle ore 15,55.

€ 1,00