

I rider entrano nel contratto della logistica: «Sono dipendenti»

■ Nella delicata questione dei «riders» ieri sono stati sindacati confederali e Confindustria a battere un colpo. Mentre stenta a decollare il tavolo di confronto voluto da Di Maio per tutelarli ed arrivare ad un contratto nazionale, è stato sottoscritto il primo accordo che ne riconosce la subordinazione inserendoli nel contratto nazionale già esistente della logistica. Contratto a cui però non aderiscono le imprese del *food delivery* come Deliveroo, Foodora, Just Eat e compagnia, mentre aderiscono corrieri come Dhl e Tnt che usano lavoratori in bicicletta per consegnare pacchi, cibi freschi e medicinali.

La figura del «rider» era stata infatti già inserita nel testo sottoscritto lo scorso dicembre. E ieri Filt-Cgil, Fit-Cisl e Uiltrasporti (la logistica viene considerata parte della federazione dei trasporti) hanno sottoscritto con Confe-

tra, Fedit, Assologistica (le associazioni datoriali di trasporti e logistica) e Cna e Confartigianato la stesura dell'articolo.

«Da oggi anche i riders, e cioè quei fattorini che con biciclette, scooter e motocicli, portano nelle case merci acquistate per lo più *on line*, hanno il loro riconoscimento contrattuale peraltro già previsto, ma solo adesso articolato, nel contratto nazionale di lavoro della Logistica, Trasporti Merci e Spedizioni», commentano soddisfatti i sindacati.

Nel merito il contratto prevede per i riders - inquadrati come «personale viaggiante» - tutte le tutele, salariali, assicurative, previdenziali, tipiche del rapporto subordinato e quelle contrattuali come assistenza sanitaria integrativa e bilateralità. I riders sono inquadrati con parametri retributivi creati appositamente mentre per loro è prevista anche un'assicurazione contro terzi a

carico dell'azienda».

L'orario di lavoro è flessibile e può essere sia *full time* che *part time*, con 39 ore settimanali distribuibili in massimo 6 giorni a settimana e con un minimo giornaliero di 2 ore e fino a un massimo di 8, con la possibilità di coniugare la distribuzione urbana delle merci con il lavoro in magazzino. Previsti a carico delle aziende i Dpi (Dispositivi di protezione individuale) come caschi e pettorine catarifrangenti. Possibile anche una contrattazione di secondo livello.

Soddisfatte anche le imprese: «L'articolo siglato elimina una situazione che, se non disciplinata nel quadro normativo del Contratto nazionale, esponeva imprese e lavoratori a situazioni ambigue e alla completa assenza di tutele».

«Si tratta di un passo importante sia dal punto di vista delle

tutele che dell'organizzazione del lavoro - commenta il segretario nazionale della Filt Cgil Giulia Guida - . Siamo riusciti a normare la figura del rider come dipendente delle aziende lasciando però la flessibilità richiesta dalle imprese su orari e utilizzo. In questo modo possiamo accettare la sfida che la rivoluzione delle app e dell'economia digitale presentava ai sindacati», spiega Guida. Che sugli effetti della firma rispetto al tavolo convocato dal ministro Di Maio rassicura: «Al tavolo ci siamo anche noi, c'è Confindustria e ci sono gli artigiani. Questo contratto vuole essere uno stimolo in più per poter arrivare ad un accordo. Non vogliamo fare da modello a nessuno, ma indicare una strada. Il problema grosso del tavolo è che le aziende del *food delivery* non appartengono a nessuna organizzazione e per questo è difficile arrivare ad una soluzione condivisa», conclude Guida. **m. fr.**