



LaBoUR & Law Issues
Rights | Identity | Rules | Equality

Cycling through the pandemic.
La protezione dei *riders* dal Covid 19

LUIGI DI CATALDO
Università di Catania

vol. 7, no. 2, 2021

ISSN: 2421-2695



Cycling through the pandemic.
La protezione dei *riders* dal Covid-19

LUIGI DI CATALDO

Università di Catania

Dottorando in Scienze Politiche e Sociali

luigi.dicataldo@phd.unict.it

ABSTRACT

The paper analyses the measures implemented by food delivery companies to reduce the risk of contagion among riders. In particular, it aims to verify whether these companies have fulfilled their obligations regarding the protection of workers' health during the first phase of the health emergency. The empirical basis on which the article is based was produced by a case study conducted in Catania in the period June-October 2020, involving five platforms - Glovo, Foodys, Just Eat, Social Food and Winelivery - and 120 riders.

This allowed us to verify whether the measures implemented by the platforms comply with the guidelines defined in Italy by the Emergency Protocols, signed between the Government and social partners, as well as with the principles defined by case law.

Keywords: health and safety at workplace; digital platforms; riders; urban context; coronavirus infection.

<https://doi.org/10.6092/issn.2421-2695/14113>

Cycling through the pandemic. **La protezione dei *riders* dal Covid-19**

SOMMARIO: 1. Il lampo della crisi, ma non una crisi lampo. – 2. Materiali e metodo. – 3. Il *rider*: da lavoratore invisibile a figura social-tipica ed essenziale. – 4. I Protocolli dell'emergenza. – 5. I provvedimenti dei Tribunali del lavoro. – 6. Le pratiche di contenimento messe in atto dalle aziende. – 6.1. La formazione dei *riders* riguardo alle norme di comportamento. – 6.2. La distribuzione dei DPI. – 6.3. La riorganizzazione dell'attività lavorativa per ridurre i contatti tra le persone. – 7. Una valutazione giuridica delle pratiche di contenimento. – 7.1. Le aziende hanno rispettato le disposizioni dei Protocolli dell'emergenza? – 7.2. L'operato delle aziende è conforme a quanto stabilito dai Tribunali del lavoro? – 8. Conclusioni.

1. Il lampo della crisi, ma non una crisi lampo

La diffusione del virus su scala globale ha determinato un impatto straordinario e multidimensionale (individuale, collettivo, materiale, esistenziale, sociale, economico, costituzionale⁽¹⁾), rievocando le categorie del rischio e dell'incertezza come espressive della condizione umana del presente⁽²⁾. Nondimeno, la pandemia si è inserita in una fase peculiare della dinamica capitalistica: il «*platform capitalism*» (Srniczek N. 2017). Quella in atto è una metamorfosi profonda giacché – come ha spiegato Srniczek N. – riguarda due dimensioni fondamentali per il sistema capitalistico: la forma dell'impresa e lo status dell'impiego⁽³⁾.

L'era delle piattaforme e dei lavoretti esprime, dunque, una generale ridefinizione dei processi produttivi, dei rapporti di lavoro e delle relazioni industriali. Tuttavia, come spesso accade, l'emergenza sanitaria ha messo in evidenza le ombre piuttosto che le luci delle metamorfosi in atto. Una delle criticità emerse consiste nell'inadeguatezza delle tutele di cui godono molti gruppi di lavoratori, peraltro essenziali, tra i quali rientrano di certo i *riders*.

La sciagura sanitaria degli ultimi tempi si presenta come un lampo, un bagliore improvviso capace di illuminare zone che altrimenti sarebbero

(1) F. Pallante, *Il diritto costituzionale e l'emergenza Covid-19*, in *Covid-19 e diritti dei lavoratori*, a cura di O. Bonardi - U. Carabelli - M. D'Onghia - L. Zoppoli, Ediesse, 2020, 19- 36.

(2) Il riferimento è alle opere: Z. Bauman, *La società dell'incertezza*, Il Mulino, 1999; U. Beck, *La società del rischio*, Carocci Editore, 2000. Si veda anche il Vol. 55, 2007, di Meridiana, *Rivista di Storia e Scienze Sociali*, dedicato al tema dell'incertezza, in particolare si rinvia al contributo di N. Bosco - R. Sciarrone, *La certezza dell'incertezza. Ambivalenze e rimedi*, 9-33.

(3) N. Srniczek, *Platform capitalism*, Polity Press, 2017, 14 ss.

immancabilmente rimaste oscure, mostrandoci la portata delle tendenze trasformative in corso, da essa irrimediabilmente accelerate. Per queste ragioni, la fase attuale può essere l'occasione per correggere alcune disfunzioni del capitalismo contemporaneo e progettare un futuro più equo e sostenibile.

2. Materiali e metodo

La base empirica dell'analisi qui proposta è frutto di un caso di studio che ha coinvolto le imprese del *food delivery* che operano a Catania nel periodo di riferimento (3 giugno – 6 ottobre 2020) – Glovo, Foodys, Just Eat, Social Food e Winelivery – e i *riders* ad esse connessi⁽⁴⁾.

La stima dei *riders* attivi in città in quel periodo, il numero degli intervistati per ciascuna piattaforma e la composizione cartolare di questo mercato del lavoro sono riportati nella Tabella prima⁽⁵⁾.

Sono prevalenti le formule contrattuali di natura autonoma e occasionale a cui fanno ricorso le piattaforme Glovo, Foodys e Just Eat⁽⁶⁾. Social Food intrattiene con i propri corrieri dei rapporti di collaborazione coordinata e continuativa. Esiste, inoltre, un piccolo gruppo di *riders* che opera con partita IVA ed è interamente compreso nella flotta di Glovo. Winelivery, in fine, assume i propri corrieri come lavoratori dipendenti e adotta pratiche organizzative che possono dirsi tradizionali e, quindi, dissimili dalle *competitors*.

⁽⁴⁾ L. Di Cataldo, *Il mercato del food delivery nella città di Catania. Un caso di studio interdisciplinare: dalla composizione della categoria al rapporto di lavoro*, *Professionalità Studi*, 2021, 36 ss.

⁽⁵⁾ È bene precisare che il numero degli attivi varia sensibilmente in relazione ai periodi dell'anno ed è stato drasticamente ridotto dall'impatto dell'emergenza sanitaria e delle prime, e più severe, misure di contenimento.

⁽⁶⁾ Glovo (2019), Glovo (2020), Just Eat (2019), Just Eat (2020), Foodys (2019), Social Food (2020). Il 29 marzo 2021 è stato sottoscritto l'accordo aziendale tra FILT CGIL, FIT-CISL, UIL Trasporti e Just Eat. L'accordo prevede l'assunzione dei *riders* con rapporti di lavoro subordinato e l'applicazione, adattata, del Ccnl logistica, trasporto, merci e spedizioni.

Tabella 1 – I *riders* che lavorano nella città di Catania e il quadro cartolare

Piattaforme	Modelli contrattuali	Riders totali (stima ⁽⁷⁾ degli attivi nel per. di indagine)	Riders intervistati	Casi con informazioni complete	Casi con informazioni incomplete (-50%)	Riders che si sono rifiutati di partecipare
Glovo	Prestazione di lavoro occasionale (91%) / Partita IVA (9%)	91 – 110	91	76	15	4
Foodys	Collaborazione occasionale (100%)	31 – 60	31	30	1	6
Just Eat	Prestazione di lavoro occasionale (100%)	7 – 20	7	7	-	1
Social Food	Collaborazione e coordinata e continuativa (100%)	7 – 20	7	7	-	1
Winelivery	Rapporto di lavoro subordinato (100%)	2	2	2	-	-
Totali		138 – 212	138	122	16	12

Fonte: Rielaborazione informazioni presentate in Di Cataldo L., *op. cit.*, PS, 1, 2021, pp. 43-44 e p. 53.

Il contatto diretto con il gruppo *target* e l'osservazione diretta hanno permesso di ricostruire dettagliatamente le pratiche messe in atto dalle imprese del settore per contrastare e contenere la diffusione del virus.

Sono state condotte 138 ⁽⁸⁾ interviste strutturate ed è stato organizzato un *focus group* per affrontare in modo approfondito i risultati delle rilevazioni strutturate.

(7) L'operazione di stima del numero dei *riders* attivi nel periodo di riferimento è avvenuta ricorrendo a varie fonti: la consistenza numerica dei gruppi *whatsapp* delle piattaforme; le dichiarazioni degli intervistati sul numero dei colleghi attivi; l'osservazione sul campo, particolarmente efficace quando le aziende hanno delle relazioni di partnership esclusiva con certi esercizi (es. Mc Donald's per Glovo) in quanto i fattorini di turno tendono a concentrarsi in prossimità di questi.

(8) Le interviste sono state condotte in modalità *face-to-face* e la compilazione del questionario è avvenuta per mano dell'intervistatore. Le 138 intervistate si riferiscono a 120 persone fisiche. Hanno partecipato più volte coloro che hanno lavorato (nell'ultimo anno), o lavorano attualmente, per diverse piattaforme tra quelle presenti sul territorio.

Il contatto con il gruppo *target* e l'osservazione diretta dei fatti hanno permesso di ricostruire dettagliatamente le pratiche di contenimento messe in atto dalle imprese del settore nella città di Catania.

Nello specifico si è verificato: se le piattaforme avessero formato adeguatamente i *riders* sui comportamenti prescritti dalle autorità scientifico-sanitarie e dai Protocolli dell'emergenza ⁽⁹⁾; se le piattaforme avessero fornito "a propria cura e spese" i DPI, quali dispositivi avessero fornito, quando e quante volte fosse avvenuta la loro distribuzione.

Le informazioni raccolte con questo studio di caso hanno permesso di constatare la non conformità di quanto fatto dalle aziende in relazione ai Protocolli anzidetti e alla giurisprudenza che si è espressa sul tema ⁽¹⁰⁾.

3. Il *riders*: da lavoratore invisibile a figura social-tipica ed essenziale

Il d.p.c.m. del 22 marzo, c.d. «Chiudi Italia», ha disposto la sospensione di tutte le attività produttive non ritenute essenziali, di pubblica utilità o d'importanza strategica. Tra i servizi essenziali ai quali è concessa la prosecuzione nonostante la diffusione del virus, il provvedimento enuncia la logistica di lungo e corto raggio.

Come in altri Paesi ⁽¹¹⁾, l'autorizzazione al lavoro concessa ai *riders* per il valore essenziale del servizio offerto non è stata accompagnata da un sostegno sociale adeguato, né da una adeguata tutela della salute al fine di evitare la trasmissione del virus tra i lavoratori e tra questi e il resto della collettività.

Il sostegno sociale non è stato adeguato, principalmente, perché gli schemi contrattuali più diffusi non hanno permesso ai *riders* di richiedere l'indennità disposta con d. l. 18/2020 a beneficio dei lavoratori autonomi iscritti alla Gestione Separata Inps, costringendoli a lavorare nonostante la drastica

⁽⁹⁾ «Protocollo condiviso di regolamentazione delle misure per il contrasto e il contenimento della diffusione del virus Covid-19 negli ambienti di lavoro»; «Protocollo condiviso di regolamentazione per il contenimento della diffusione del Covid-19 nel settore del trasporto e della logistica»

⁽¹⁰⁾ Trib. Firenze, decreto 1° aprile 2020; Trib. Bologna, decreto 14 aprile 2020; Trib. Firenze, ordinanza 5 maggio 2020; Trib. Bologna, ordinanza 1° luglio 2020.

⁽¹¹⁾ F. Chicchi - M. Frapporti - M. Marrone - M. Pirone, (a cura di), *Covid-19 impact on platform economy: a preliminary outlook*, PLUS platform labour in urban spaces, luglio 2020, <http://amsacta.unibo.it/6471/>. La pubblicazione raccoglie degli studi di caso condotti a Barcellona, Berlino, Bologna, Lisbona, Londra, Parigi, Tallin. Si veda quello svolto a Lisbona, 15-16.

riduzione dei volumi di lavoro e sebbene le probabilità di contagio fossero invero piuttosto alte ⁽¹²⁾.

Non è però questo il tema di cui trattasi.

Questo elaborato, invece, si propone di mostrare in che modo le aziende del *food delivery* hanno assolto alle proprie responsabilità relative alla tutela della salute dei lavoratori durante il periodo più pericoloso della pandemia.

Il caso di studio descrive l'inadeguatezza di quanto fatto dalle imprese per ridurre il rischio di contagio che incombe sui propri lavoratori, nonostante essi siano una delle parti meno abbienti e più vulnerabili della comunità ⁽¹³⁾, nonostante il valore essenziale della loro attività e la peculiare esposizione al virus che questa comporta ⁽¹⁴⁾.

Tuttavia, l'emergenza sanitaria è stata un'occasione di visibilità e rivalsea per alcune categorie affette da una complessa vulnerabilità multidimensionale, come appunto sono i *riders*.

La visibilità da essi acquisita lungo le strade deserte, l'essenzialità del ruolo ricoperto e le mobilitazioni con cui hanno denunciato la carenza di tutele sociali e dei DPI hanno reso questi *platform workers* una figura «social-tipica» (Voza R. 2019), espressione della società attuale, del capitalismo contemporaneo e dei processi trasformativi in atto sul fronte dell'impresa e del lavoro.

Nonostante la pandemia abbia dato voce, compattezza e visibilità ai *riders*, portandoli al centro del dibattito e di numerose iniziative volte a migliorarne il trattamento economico e normativo, i risultati ottenuti non si prestano ad una valutazione univoca di segno positivo o negativo, né tanto meno ad una valutazione generale, ossia su una dimensione più ampia di quella territoriale o aziendale. Va considerato, da una parte, che il trattamento economico riconosciuto ai *riders* della medesima piattaforma e le misure di

⁽¹²⁾ L'iniziale contrazione dell'attività di queste piattaforme è stata documentata da numerosi casi di studio, tra i quali vi sono: F. Chicchi et al., *op. cit.*, e L. Di Cataldo, *op. cit.*

⁽¹³⁾ Si veda F. Chicchi et al., *op. cit.*, 24. Il *case study* svolto a Parigi mostra che il dipartimento più povero della Francia, quello di Seine-Saint-Denis, ha registrato il tasso di mortalità più alto. Il fenomeno è stato ricondotto dai ricercatori a fattori diversi che certamente hanno un effetto cumulativo nell'accrescere l'esposizione al rischio: le condizioni abitative modeste; la mancanza di risorse negli ospedali; l'impiego degli abitanti di quest'area nei settori "essenziali"; l'assenza o carenza di DPI per molte categorie di questi lavoratori.

⁽¹⁴⁾ È stato dimostrato che il tasso di incidenza di infezione da SARS-CoV-2 è più alto in confronto alla media nazionale. Si fa di seguito rinvio a uno studio condotto a Quito in Ecuador: E. Ortiz-Prado - A. R. Henriquez-Trujillo - I.A. Rivera-Olivero I. A. - T. Lozada, M.A. Garcia-Bereguian, *High prevalence of SARS-CoV-2 infection among food delivery riders. A case study from Quito, Ecuador, Science of the Total Environment*, 2021, 770. Si veda anche C. Airoidi, et al., *Seroprevalence of SARS-CoV-2 Among Workers in Northern Italy, Annals of work exposures and health*, 2021, 1-9.

contenimento da essa implementate variano sensibilmente da un'area all'altra del Paese e, dall'altra, che si è verificata una rapida differenziazione tra le aziende nel trattamento dei *riders* (15). Pertanto, è rispetto alla situazione del singolo mercato locale e/o della singola azienda che vanno condotte le opportune considerazioni.

4. I Protocolli dell'emergenza

I pericoli e i problemi dovuti alla pandemia hanno investito, in modo trasversale, le molteplici dimensioni attraverso cui si esprime la nostra vita. La dimensione privata, quella pubblica e, non di meno, quella lavorativa sono state duramente colpite dai terribili eventi degli ultimi tempi.

In dottrina si è scritto della «bidirezionalità» della minaccia rappresentata dal Covid-19 per indicare che la diffusione del virus rappresenta un rischio che è, al contempo, “generale” per l'intera società e “specifico” in relazione all'ambiente lavorativo (16). Questo pericolo biologico, quindi, non può che essere fronteggiato integrando misure uniformi per l'intera popolazione con altre che sono differenziate secondo le peculiarità organizzative del contesto lavorativo e dell'attività svolta.

Per questa ragione, la disciplina per il contenimento del virus definita dal governo è stata implementata nei suoi variegati ambiti applicativi da innumerevoli protocolli. Il Governo ha sostanzialmente limitato le attività economiche e disposto regole affinché si riducesse l'affluenza delle persone nei luoghi di lavoro, mentre il 14 marzo le organizzazioni delle parti sociali hanno sottoscritto il «Protocollo condiviso di regolamentazione delle misure per il contrasto e il contenimento della diffusione del virus Covid-19 negli ambienti di lavoro», integrato il 24 aprile, e i relativi Protocolli attuativi. Tra i quali vi è il «Protocollo condiviso di regolamentazione per il contenimento della diffusione del Covid-19 nel settore del trasporto e della logistica» siglato il 19 Marzo dal Min. delle infrastrutture e dei trasporti, le associazioni datoriali e quelle sindacali.

(15) Ai *riders* delle imprese rappresentate da AssoDelivery si applica il Ccln di settore, a quelli di Just Eat un accordo di livello aziendale che inquadra i fattorini come lavoratori dipendenti. Invece, ai corrieri delle piattaforme che, come Foodys, non rientrano nel perimetro applicativo dell'accordo collettivo di settore, né hanno un accordo aziendale di riferimento, si applica la l. 128/2019.

(16) G. Natullo, *Covid-19 e sicurezza sul lavoro: nuovi rischi, vecchie regole?*, in *Covid-19 e diritti dei lavoratori*, op. cit., 49-68.

Il primo si riferisce genericamente ai luoghi di lavoro, mentre i vari Protocolli attuativi definiscono le misure igieniche, sanitarie e organizzative specifiche per i vari comparti produttivi.

Il Protocollo condiviso ha prescritto: la riduzione al minimo delle presenze in azienda, tramite gli strumenti messi a disposizione dal legislatore; l'informazione dei lavoratori sulle pratiche di comportamento da rispettare; l'adozione di modalità sicure per l'accesso e l'uscita del personale dai locali aziendali; la misurazione della temperatura e la definizione delle azioni da intraprendere qualora i gradi rilevati eccedessero la soglia di 37,5°; la sanificazione degli ambienti di lavoro; la consegna ai lavoratori i mezzi per l'igiene personale; il rispetto del distanziamento sociale; il contingentamento dell'accesso agli spazi comuni; la fornitura degli appositi dispositivi di protezione individuale (DPI) conformi alle disposizioni delle autorità scientifiche e sanitarie; il rafforzamento della sorveglianza sanitaria, che compete al medico aziendale; la creazione di un Comitato aziendale o territoriale per verificare la corretta applicazione delle disposizioni.

Il Protocollo del 19 marzo prevede adempimenti comuni per tutti i comparti della trasportistica e altri che, diversamente, si rivolgono specificatamente al settore aereo, all'autotrasporto di merci, al trasporto pubblico locale, stradale e ferrovie concesse, al settore ferroviario, a quello marittimo e portuale, ai servizi di trasporto non di linea. Tra gli adempimenti comuni è previsto: l'obbligo di informare sul corretto uso dei DPI; la sanificazione delle attrezzature da lavoro e dei locali aziendali, che deve essere frequente e avvenire secondo le modalità stabilite dalle istituzioni sanitarie e scientifiche; il contingentamento della vendita dei *tickets* e l'installazione di dispenser contenenti soluzioni disinfettanti nei servizi di trasporto passeggeri; l'utilizzo dei DPI o il rispetto del distanziamento sociale previsto; lo svolgimento da remoto dei corsi di formazione.

Le prescrizioni relative all'autotrasporto di merci in cui rientrano i *riders* prevedono, in particolare, che nei luoghi di carico/scarico – che nel caso dei *riders* coincidono con i punti di ritiro (quindi il locale dedito alla somministrazione di alimenti e bevande) e di consegna dei prodotti (quindi la location dell'utente-consumatore) – dovrà assicurarsi l'assenza di contatto o il rispetto della distanza di sicurezza, oppure ancora l'utilizzo dei DPI necessari. Inoltre, le aziende dovranno assicurare nei limiti del possibile una turnazione – o una più generica gestione – del personale volta ad evitare gli assembramenti in punti strategici come sono, appunto, quelli di carico e scarico.

5. I provvedimenti dei Tribunali del lavoro

Nel nostro ordinamento non si è ancora verificato un generale riconoscimento della natura datoriale delle imprese del *food delivery*, né, di conseguenza, i rapporti di lavoro dei *riders* sono stati ricondotti nell'alveo della subordinazione. Pertanto, è opportuno capire quale sia il fondamento giuridico dell'obbligo che verte sulle piattaforme di tutelare la salute e la sicurezza dei *riders* dal pericolo di contagio da Covid-19 e i caratteri di tale obbligo. Per comprendere ciò, si terrà conto della recente evoluzione legislativa e giurisprudenziale che concerne l'inquadramento giuridico di questi lavoratori, della giurisprudenza che si è espressa in merito alla tutela della salute dei *riders* durante la pandemia ⁽¹⁷⁾ e delle riflessioni della dottrina ⁽¹⁸⁾.

La privazione di tutele dai pericoli connessi alla pandemia è stata contestata da questi lavoratori in sede giudiziale. Alcuni *riders* hanno promosso dei ricorsi (ex art. 700 c.p.c.) presso i Tribunali di Firenze e Bologna lamentando la mancata consegna dei DPI da parte delle aziende Just Eat e Deliveroo.

I Tribunali hanno emesso – rispettivamente il 1° aprile 2020 e il 14 aprile 2020 – dei decreti cautelari con cui hanno ordinato alle suddette società di provvedere alla fornitura dei dispositivi affinché i *riders* potessero svolgere le prestazioni di lavoro in condizioni di sicurezza per sé e per gli altri ⁽¹⁹⁾. I decreti sono stati emanati *inaudita altera parte* poiché i giudici hanno ravvisato i presupposti del *fumus boni iuris* e del *periculum in mora*, quindi la concretezza del diritto vantato dai ricorrenti e l'esistenza di un pregiudizio concreto, imminente e irreparabile per il diritto in questione.

In seguito hanno confermato quanto stabilito con le rispettive ordinanze del 5 maggio e del 1° luglio.

Il pericolo concreto, imminente e irreparabile per il diritto in questione sussiste in quanto la pericolosità del virus è effettiva, la probabilità del contagio elevata e, infine, l'esposizione di questi *gig workers* è particolarmente alta. Inoltre, il carattere bidirezionale di tale minaccia esprime lo stretto legame, ovvero l'interdipendenza, tra lo svolgimento di questa attività lavorativa in condizioni di sicurezza e la tutela del diritto alla salute, nella sua dimensione individuale e collettiva.

⁽¹⁷⁾ I provvedimenti sono stati citati alla nota 10 di questo scritto.

⁽¹⁸⁾ Sul punto si veda A. Donini, *Una prima applicazione del capo V-bis, d. lgs. n. 81/2015 per la tutela della salute dei ciclotattorini di fronte all'epidemia di Covid-19*, *Labor*, 2020, 6, 776 ss.

⁽¹⁹⁾ In particolare il Giudice del Tribunale di Bologna con l'ordinanza del 14 aprile 2020 ha ordinato alla società di consegnare i DPI «in misura sufficiente a fare fronte ad un numero rilevante di consegne settimanali».

I provvedimenti in questione hanno chiarito il fondamento giuridico del dovere di tutelare la salute dei lavoratori che verte sulle piattaforme e del corrispondente diritto dei *riders* a beneficiare di tale tutela. I giudici hanno specificato che il diritto di questi lavoratori a ricevere la fornitura dei DPI esiste a prescindere dalla disciplina emergenziale prodotta per contenere la diffusione del virus. Alla luce della recente evoluzione legislativa e giurisprudenziale, i giudici hanno individuato nell'art. 2, d. lgs. 8/2015, novellato dalla l. 128/2019, e nella giurisprudenza espressa in Cass. 1663/2019 il fondamento giuridico dell'obbligo che verte sulle piattaforme di provvedere "a propria cura e spese" alla dotazione dei DPI nei confronti dei propri *riders* e del diritto corrispondente di cui questi godono. Secondo i giudici, i rapporti di lavoro in esame vantano i tre requisiti previsti dalla legge per la fattispecie del lavoro etero-organizzato ⁽²⁰⁾, rientrando nel perimetro applicativo della disciplina del lavoro subordinato. Per fugare ogni dubbio, il Tribunale di Firenze ha menzionato nel decreto anche la disciplina del Capo V-bis, d. lgs. 81/2015, che stabilisce livelli minimi di tutela per i lavoratori autonomi che svolgono attività di consegna di beni per conto altrui, anche mediante piattaforme digitali. Mentre, il Tribunale di Bologna ha fatto riferimento al Capo V-bis nell'ordinanza del 1° luglio 2020, con cui è stato confermato il precedente decreto. Secondo il Giudice il diritto del ricorrente a ricevere la fornitura dei DPI esiste a prescindere dalla disciplina emergenziale, in quanto la disciplina del d.lgs. 81/2008 rientra nei livelli di tutela minimi stabiliti dall'art. 47-septies del Capo V-bis, d.lgs. 81/2015. Inoltre, l'art. 2087 del c.c., che obbliga l'imprenditore ad adottare cautele idonee ad attenuare rischi di origine ambientale o derivanti dall'azione di fattori esterni che esulano dalla sua responsabilità; ai principi di correttezza e buona fede. Tuttavia, l'obbligo che verte sulle società di *delivery* è stato chiarito e rafforzato dalla fitta disciplina emergenziale, ad incominciare dal d.p.c.m. del 22 marzo 2020 che ha permesso la continuazione delle attività di consegna a domicilio nel rispetto delle misure per il contenimento del virus definite dal Protocollo condiviso sottoscritto il 14 marzo 2020.

Dunque, i Tribunali hanno riconosciuto l'autonomia del Capo V-bis come fondamento della tutela prevenzionistica dei *riders* in via residuale ma indipendente dall'art. 2, d. lgs. 81/2015 (Donini A. 2020, p. 780).

Nelle ordinanze di conferma di cui si è fatta menzione è stato, inoltre, chiarito che le responsabilità a carico delle aziende non sono assolvibili con la

⁽²⁰⁾ I requisiti previsti dal novellato art. 2, d. lgs. 8/2015 sono: la prevalente personalità, la continuità e le modalità di esecuzione della prestazione organizzate dall'impresa committente.

semplice formazione in merito alle norme di comportamento utili alla riduzione del rischio di contagio, né con l'adozione di misure che si propongono di eliminare il contatto tra le persone. Il giudice bolognese, inoltre, ha ritenuto non opportuna la pratica di scaricare sui lavoratori l'onere di provvedere alla propria dotazione di DPI, anche laddove sia previsto l'anticipo o il rimborso delle somme spese.

Per concludere, i provvedimenti hanno definito in termini tipologici e quantitativi la dotazione che le imprese sono tenute a fornire ai propri corrieri. Il Tribunale di Bologna con il decreto del 14 aprile 2020, facendo riferimento l'art. 74 del T.U. sulla sicurezza – che definisce i DPI come «qualsiasi attrezzatura destinata ad essere indossata e tenuta dal lavoratore allo scopo di proteggerlo contro uno o più rischi suscettibili di minacciarne la sicurezza o la salute durante il lavoro, nonché ogni complemento o accessorio destinato a tale scopo» – e riprendendo la Cass. 16749/2019 – dove si è affermato che la disposizione anzidetta sia da intendere nel senso della «più ampia latitudine» – ha stabilito la tipologia dei DPI richiesti e formulato un criterio quantitativo per valutare la congruità delle dotazioni fornite. La dotazione deve comprendere mascherina, guanti, gel, in misura sufficiente a far fronte ad un numero rilevante di consegne settimanali. La loro distribuzione tra i *riders* dovrebbe avvenire con una certa periodicità legata al tempo di deterioramento, o di esaurimento (es. del gel disinfettante), di ciascuno dei dispositivi che compongono la dotazione prevista dalla legge. Dunque, le attività di distribuzione devono proseguire fino alla conclusione dell'emergenza sanitaria o del rapporto di lavoro.

6. Le pratiche di contenimento messe in atto dalle aziende

Il *case study* svolto a Catania ha generato informazioni utili a comporre una dettagliata ricostruzione delle misure di contenimento del virus messe in atto dalle cinque imprese attive in città.

La ricostruzione tiene in considerazione misure di varia natura: la formazione dei lavoratori riguardo alle norme di comportamento (§ 6.1.); la distribuzione dei DPI, rispetto alla quale è stato documentato “quando” tali dispositivi siano pervenuti ai *riders*, “quali” dispositivi siano stati forniti e “quante volte” sia avvenuta la distribuzione (§ 6.2.); la riorganizzazione dell'attività lavorativa volta a ridurre i contatti tra le persone (§ 6.3.).

Successivamente (§ 7.), si valuterà se quanto fatto dalle aziende nel periodo di riferimento a Catania possa dirsi conforme alla disciplina contenuta nei Protocolli dell'emergenza e alle indicazioni della giurisprudenza.

L'analisi consentirà di esprimere un giudizio di valore in merito a quanto fatto dalle piattaforme per tutelare la salute dei *riders* nella prima fase della pandemia.

6.1 La formazione dei *riders* riguardo alle norme di comportamento

In riferimento al primo profilo dell'analisi svolta, tutte le imprese coinvolte nella ricerca hanno informato i propri *riders* sui comportamenti prescritti dalle autorità scientifico-sanitarie per minimizzare la trasmissione del virus. Tuttavia, sebbene la formazione sia avvenuta tramite video, notifiche e messaggi, permettendo alle imprese di raggiungere tutti i componenti della flotta, l'indagine ha rilevato l'esistenza di alcune problematiche.

Innanzitutto, il 100% dei *riders* di Just Eat, di Social Food, di Winelivery, l'88% dei *riders* di Glovo e il 44% di quelli di Foodys hanno dichiarato di avere ricevuto una formazione adeguata sui comportamenti da tenere per ridurre il pericolo di contagio da Covid-19. Una parte dei *riders* di Glovo (10%) e di Foodys (56%) ha dichiarato di non aver ricevuto alcuna formazione sui comportamenti indicati. Dal *focus group* è emerso che è possibile non accorgersi di aver ricevuto tali comunicazioni perché i canali utilizzati dalle piattaforme sono i medesimi tramite i quali giungono gli innumerevoli aggiornamenti sull'attività lavorativa. Probabilmente, l'abbondante flusso di comunicazioni e il sovrapporsi di queste ne ha sottratto qualcuna all'attenzione dei destinatari. Infine, una ristretta porzione della flotta di Glovo (2%) ha affermato che le comunicazioni ricevute non possano ritenersi una formazione adeguata e sufficiente, in quanto hanno semplicemente ripetuto le classiche disposizioni dette alla TV e pubblicate per legge all'ingresso di qualsiasi attività commerciale. Invece, a detta degli stessi intervistati, altre aziende hanno curato con maggiore attenzione questo aspetto ⁽²¹⁾.

6.2. La distribuzione dei DPI

Diversamente da quanto visto nel sotto-paragrafo precedente, la distribuzione dei DPI è stata poco curata, meno efficace e non omogenea fra le imprese.

⁽²¹⁾ I *riders* di Uber Eats hanno seguito un corso di formazione e sono stati sottoposti ad un test volto ad accertare la comprensione delle norme di comportamento da osservare.

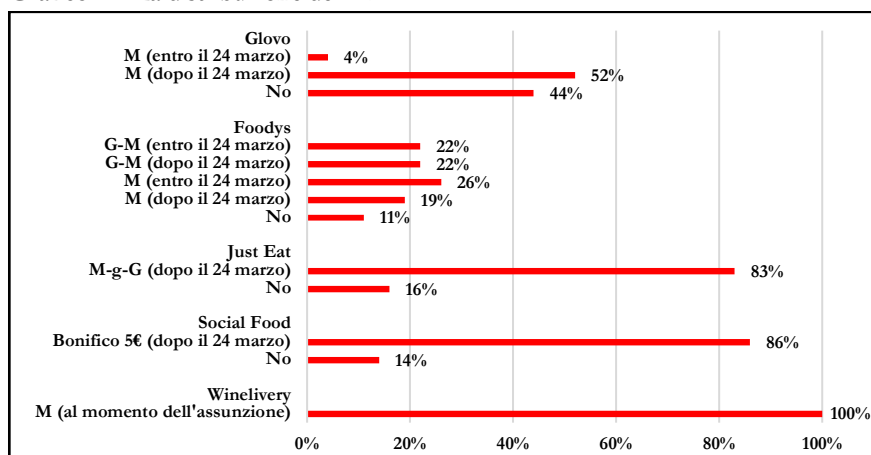
Ci risulta che ciascuna azienda abbia dotato i propri addetti alle consegne con proprie tempistiche, modalità e di strumenti differenti.

Ai *riders* intervistati è stato chiesto: se l'azienda di afferenza avesse provveduto alla fornitura dei DPI prima o dopo il 24 marzo; quali dispositivi avessero ricevuto; se la distribuzione fosse avvenuta *una tantum* ⁽²²⁾.

Si è assunto lo spartiacque temporale del 24 marzo in quanto segna l'essere trascorsi una quindicina di giorni dal *lockdown* nazionale, periodo questo ritenuto adeguato affinché le piattaforme si approvvigionassero dei DPI e, quantomeno, avviassero la distribuzione. Anche perché – nel periodo di riferimento – la flotta di tre aziende su cinque era piuttosto contenuta, quindi non era oggettivamente impossibile munire i *riders*, o una buona parte di essi, della dotazione prevista.

Nel Grafico primo le mascherine sono indicate con la lettera “M”, i guanti con la “G” e il gel disinfettante con la “g”. I dati sono integrati da una breve descrizione delle attività di distribuzione, che è frutto dell'osservazione diretta degli intervistatori ⁽²³⁾ e delle informazioni fornite dai *riders*, alcuni dei quali hanno curato personalmente le attività di distribuzione dei DPI per conto di Glovo.

Grafico 1 – La distribuzione dei DPI



Fonte: Rielaborazione informazioni presentate in Di Cataldo L., *op. cit.*, PS, 1, 2021, p. 85.

⁽²²⁾ Si fa riferimento all'arco temporale che intercorre tra l'inizio dell'emergenza e lo svolgimento delle interviste.

⁽²³⁾ Le attività di ricerca si sono svolte con la collaborazione di dottori e studenti del Dipartimento di Scienze Politiche e Sociali dell'Università di Catania e di altri atenei europei: Castiglione F., (ex *riders*), dott.ssa in Odontoiatria, Università Europea di Valencia; Bello G., dott.ssa in Scienze delle pubbliche amministrazioni (LM-63); Bhikoo J., dott.ssa in Servizio sociale (L-40); Di Maria A., dott.ssa in Servizio sociale (L-40), e studentessa del corso di laurea magistrale in Politiche e servizi sociali (LM- 87); Eleonora Iannello Leone, studentessa del corso di laurea triennale in Storia, politica e relazioni internazionali (L 36-L 42).

La multinazionale Glovo ha dotato i propri addetti soltanto della mascherina (lavabile) e in ritardo rispetto all'emergenza. Ci risulta che la porzione più ampia (52%) della flotta avesse ricevuto questo dispositivo dopo il 24 marzo e che molti altri (44%) non avessero ricevuto alcunché al momento dell'intervista. La distribuzione dei DPI è stata affidata ad alcuni *riders* a fronte di un corrispettivo extra. Probabilmente, il dover contemporaneamente svolgere le prestazioni di lavoro e curare la distribuzione dei dispositivi ha compromesso la capillarità e la tempestività di quest'ultima. Va, però, segnalato che la distribuzione è avvenuta in più di un'occasione, durante le interviste strutturate sono state consegnate più di 200 mascherine ed ogni corriere ha potuto munirsi più di una volta.

Tra i *riders* di Foodys sono stati distribuiti, in una prima fase, guanti e mascherine (lavabili), successivamente soltanto le mascherine. La distribuzione, però, non è stata capillare dato che qualcuno ne è rimasto escluso (11%), né uniforme dato che qualcuno ha ricevuto guanti e mascherina (44%) mentre altri solo quest'ultima (45%) e poiché alcuni hanno ricevuto i DPI prima (48%) mentre altri dopo (41%).

Winelivery ha fornito ai propri *riders* mascherine chirurgiche all'occorrenza, ma non ci risulta che siano stati forniti altri DPI.

La Social Food ha effettuato un bonifico di € 5 per ciascun addetto alle consegne affinché questi potesse provvedere autonomamente alla propria dotazione. Comunque sembra che qualcuno ne sia rimasto escluso (14%). Inoltre, l'importo appare insufficiente e ci risulta che i *riders* abbiano beneficiato di un'unica transazione dall'inizio dell'emergenza al momento dell'intervista.

Just Eat è l'unica azienda ad avere dotato i propri fattorini in modo completo di tutti i diversi strumenti di protezione individuale (mascherina, guanti, gel), ma pare che qualcuno ne sia rimasto escluso (16%) e che la loro distribuzione sia avvenuta in un'unica occasione.

6.3. La riorganizzazione dell'attività lavorativa per ridurre i contatti tra le persone

Il profilo conclusivo di questa analisi concerne le politiche adottate dalle imprese per riorganizzare l'attività lavorativa dei *riders* al fine di ridurre i contatti e, quindi, le probabilità di trasmissione del virus.

Nelle grandi città europee ⁽²⁴⁾ ed extra-Ue ⁽²⁵⁾ le imprese del settore hanno introdotto la modalità di consegna *zero contact* onde evitare che i contatti ravvicinati tra i clienti e i lavoratori della piattaforma potessero mettere in pericolo le persone e determinare un incremento dei contagi. Tale modalità prevede che il pagamento avvenga elettronicamente e che i *riders* dopo aver informato il cliente del loro arrivo e posizionato il prodotto, o la borsa termica aperta, a terra fuori dalla porta, attendano nelle vicinanze che il cliente ritiri il cibo prima che l'ordine possa considerarsi completato.

Dalle attività di indagine condotte a Catania sembra che, nonostante tutte le aziende attive sul territorio abbiano affiancato questa modalità a quella tradizionale, la sua efficacia sia stata moderata poiché la maggior parte degli utenti-consumatori ha continuato a preferire la modalità di pagamento tradizionale tramite contanti.

Quindi sembra che taluni caratteri culturali della popolazione abbiano potuto limitare l'efficacia della modalità di consegna *zero contact*.

Secondo i *riders* che hanno partecipato al *focus group*, le piattaforme hanno evitato di imporre questa modalità più sicura come unica opzione fino al normalizzarsi della situazione sanitaria per il timore di perdere consistenti quote di mercato a beneficio delle imprese concorrenti che non si sarebbero mosse nella medesima direzione.

In ogni caso, la misura è idonea a ridurre soltanto una parte – peraltro la meno rischiosa – delle interazioni che avvengono nell'ambito della relazione plurilaterale intermediata dalla piattaforma ⁽²⁶⁾. Mentre, niente è stato fatto al fine di impedire i contatti che avvengono tra i *riders* e il personale dei *partners* commerciali dediti alla preparazione dei prodotti e tra i *riders* stessi quando sono collocati in prossimità del punto di ritiro del prodotto mentre ne attendono la preparazione.

⁽²⁴⁾ F. Chicchi et al., *op. cit.*, 19-23.

⁽²⁵⁾ The Sydney Morning Herald - <https://www.smh.com.au/business/small-business/zero-contact-food-delivery-giants-to-drop-at-your-door-as-they-face-pressure-over-commissions-20200316-p54akl.html> (ultimo accesso – 17/08/2021, 16:54).

⁽²⁶⁾ La relazione plurilaterale è composta dall'impresa-piattaforma, dai *riders*, dagli esercizi dediti alla somministrazione di alimenti e bevande e, per concludere, dagli utenti-consumatori.

7. Una valutazione giuridica delle pratiche di contenimento

Nelle prossime pagine si compirà una valutazione giuridica del quadro empirico emerso verificandone la conformità in relazione a quanto stabilito nei Protocolli dell'emergenza (§ 7.1.) e dai Tribunali (§ 7.2.).

7.1. Le aziende hanno rispettato i Protocolli dell'emergenza?

La valutazione delle pratiche di contenimento alla diffusione del virus messe in atto dalle aziende in relazione ai Protocolli dell'emergenza è articolata nel modo che segue.

In un primo momento si individuano le disposizioni del «Protocollo condiviso di regolamentazione delle misure per il contrasto e il contenimento della diffusione del virus Covid-19 negli ambienti di lavoro» e del «Protocollo condiviso di regolamentazione per il contenimento della diffusione del Covid-19 nel settore del trasporto e della logistica» riguardanti il dovere di informare i lavoratori sui comportamenti idonei a ridurre il rischio di contagio, di fornire i DPI necessari e di riorganizzare l'attività lavorativa in modo da ridurre al minimo le interazioni fisiche tra le persone.

I Protocolli enunciano chiaramente il dovere delle aziende di informare i lavoratori sui rischi legati alla diffusione del virus e sulle condotte da tenere onde evitare il contagio: il corretto uso dei DPI, le modalità di sanificazione delle attrezzature da lavoro e dei locali aziendali, il distanziamento sociale opportuno.

La ricerca svolta ha mostrato che le cinque piattaforme coinvolte hanno informato i propri *riders* sul pericolo di contagio e sui comportamenti adatti ad evitarlo. Nessuna delle cinque imprese però ha previsto delle occasioni di verifica della conoscenza maturata dai propri fattorini.

Entrambi i Protocolli stabiliscono il dovere delle imprese di fornire ai lavoratori i DPI secondo le disposizioni delle autorità scientifiche e sanitarie, nonché i mezzi per assolvere agli obblighi in merito all'igiene personale. Eppure, il *case study* ha mostrato che la distribuzione dei DPI è stata poco curata, meno efficace e non omogenea fra le aziende. Ci risulta che ciascuna azienda abbia dotato i propri addetti alle consegne con proprie tempistiche, modalità e di strumenti differenti e che parecchi lavoratori – il 44% di Glovo, l'11% di Foodys, il 16% di Just Eat e il 14% di Social Food – non abbiano ricevuto alcun DPI dall'inizio dell'emergenza fino al momento dell'intervista.

Il distanziamento sociale è, ovviamente, una delle principali precauzioni tra quelle definite nei Protocolli. Esso può richiedere la riorganizzazione dei

processi aziendali, la contingentazione dell'accesso agli spazi comuni, l'individuazione di pratiche volte ad evitare l'assembramento dei lavoratori in quei punti che sono strategici per la propria attività, come sono – nel caso dei *riders* – i luoghi di ritiro (es. Mc Donald's) e di consegna dei prodotti (es. il luogo in cui si trova l'utente-consumatore).

Su questo fronte le piattaforme hanno fatto davvero poco. Sebbene esse abbiano introdotto una modalità di consegna più sicura accanto alla modalità tradizionale, quest'ultima è rimasta la preferita dai catanesi, generalmente meno propensi verso le forme elettroniche di pagamento. Inoltre, le imprese non hanno fatto alcunché per evitare i contatti tra i *riders* e quelli tra questi ultimi e i lavoratori degli esercizi commerciali dediti alla preparazione dei prodotti. I *riders* hanno continuato ad assembrarsi presso i punti di ritiro del prodotto mentre ne attendevano la preparazione e ad interagire normalmente – pur muniti dei DPI – con il personale che consegna i prodotti.

Per concludere, è stata riscontrata la non osservanza di altre disposizioni contenute nei Protocolli. In particolare, nessuna delle imprese coinvolte nella ricerca ha implementato delle procedure volte al controllo della temperatura dei *riders*, né tanto meno un medico aziendale si è occupato – neppure virtualmente – della sorveglianza sanitaria.

Quanto è stato discusso desta non poche perplessità vista la bidirezionalità del rischio studiato. Non è da escludere che la scarsa attenzione per la tutela di questi lavoratori durante la pandemia si sia tradotta in un pericolo concreto per la salute pubblica.

7.2. L'operato delle aziende è conforme a quanto stabilito dai Tribunali del lavoro?

Come scritto, il Tribunale di Firenze e quello di Bologna hanno precisato che gli obblighi di tutela della salute e della sicurezza che vertono sulle imprese del *food delivery* non possono essere assolti con la semplice formazione in merito alle norme di comportamento utili alla riduzione del rischio di contagio, né con l'adozione di politiche che si propongono di eliminare il contatto tra le persone, né scaricando sui lavoratori l'onere – in termini di cura e/o spese – di provvedere alla dotazione dei DPI imposti dalla crisi sanitaria. Inoltre, i provvedimenti dei Tribunali hanno definito la tipologia dei DPI da fornire e dato indicazioni sulla loro quantità, stabilendo che debba consentirsi lo svolgimento dell'attività lavorativa nel tempo.

Le misure adottate dalle piattaforme a Catania hanno, evidentemente, disatteso le indicazioni formulate dalla giurisprudenza. In effetti, nessuna realtà aziendale ha rispettato in modo integrale le linee guida definite dai Tribunali di Firenze e di Bologna perché: non sono stati forniti tutti i DPI necessari; la distribuzione non è stata tempestiva, né capillare, né uniforme; la quantità dei dispositivi forniti al singolo *rider* non è di certo sufficiente per svolgere, in sicurezza, le prestazioni di lavoro nel tempo.

Infine, la Social food ha scaricato sui *riders* l'onere di provvedere “a propria cura” al reperimento dei DPI necessari e le eventuali difficoltà materiali ad esso collegate.

8. Conclusioni

La pandemia ha confermato, in modo evidente, l'impatto travolgente della trasformazione digitale sul lavoro, con particolare riferimento alla tutela della salute e alla protezione sociale dei lavoratori (27). Non di meno, si è registrata la peculiare esposizione al virus dei *riders*, che dipende dalle modalità di trasmissione dell'agente infettivo, dalle caratteristiche dell'attività svolta e dall'atteggiamento negligente delle imprese.

L'impossibilità di accedere alle misure di sostegno disposte dal Governo per i lavoratori autonomi iscritti alla Gestione Separata Inps ha costretto molte persone al lavoro nonostante le elevate probabilità di contagio e la riduzione degli introiti verificatasi durante il primo *lockdown*.

Tutte le imprese coinvolte nella ricerca hanno informato i propri *riders* sui comportamenti prescritti dalle autorità scientifico-sanitarie per minimizzare la trasmissione del virus. La distribuzione dei DPI, invece, è stata poco curata, meno efficace e non omogenea fra le aziende.

L'unica misura volta a ridurre i contatti dei *riders* durante la propria attività è stata la modalità di consegna *zero contact*, che però ha avuto un'efficacia limitata per le ragioni espresse *supra*.

Le misure di contenimento alla diffusione del virus tra i lavoratori non sono, dunque, state conformi ai Protocolli dell'emergenza, né ai provvedimenti dei Tribunali del lavoro. Tuttavia, l'indagine mostra che ciascuna impresa ha

(27) La debole protezione sociale di questi lavoratori, incapace di compensare adeguatamente i costi sociali ed economici legati alla pandemia, è dipesa dalle formule contrattuali in uso tra le aziende del *food delivery*. Soltanto il 5% dei *riders* attivi a Catania nel periodo di riferimento vantava i requisiti per l'accesso alle misure di sostegno messe in campo dal Governo con l'art. 27, d. l. 18/2020. Si veda F. Scarpelli, *Il lavoro autonomo nell'emergenza tra bisogno, (poche) tutele, regole del contratto*, in *Covid-19 e diritti dei lavoratori*, op. cit., 229 ss.

affrontato l'emergenza sanitaria con una propria sensibilità. Just Eat sembra essere stata più attenta, mentre Glovo sembra esserlo stata meno, ma nessuna piattaforma ha adempiuto alle proprie responsabilità in modo spontaneo, rapido e completo.

Nonostante ciò, il quadro emerso a Catania è specifico e, senz'altro, meno drammatico di quello prodotto da altre ricerche svolte in diverse città italiane ed europee ⁽²⁸⁾. È probabile che la conformazione dell'industria del *food delivery*, che si struttura in una pluralità di mercati locali, possa avere determinato uno sfasamento temporale e qualitativo nelle misure messe in atto dalla singola impresa nelle varie parti del territorio nazionale e, ancor più, nei diversi paesi in cui essa opera. Dunque, le misure di contenimento messe in atto in uno specifico contesto urbano possono essere dipese dalla capacità organizzativa della singola azienda in quell'area del Paese, dalla diligenza con cui i *riders* hanno curato la distribuzione dei DPI – laddove questa sia stata affidata agli addetti alle consegne – e dalle pressioni sindacali nel territorio di riferimento.

Alla luce dell'analisi eseguita, non sembra errato affermare che il modello di business delle piattaforme del *food delivery* abbia determinato un impatto negativo sulla salute dei lavoratori e, più in generale, sulla salute pubblica.

⁽²⁸⁾ F. Chicchi et al., *op. cit.*

Bibliografia

- Airoidi C., et al., *Seroprevalence of SARS-CoV-2 Among Workers in Northern Italy*, in *Annals of work exposures and health*, 2021, 1-9.
- Bauman Z., *La società dell'incertezza*, Il Mulino, 1999.
- Beck U., *La società del rischio*, Carocci Editore, 2000.
- Bosco N. - Sciarrone R., *La certezza dell'incertezza. Ambivalenze e rimedi*, Meridiana, Vol. 55, 2007.
- Chicchi F. - Frapporti M. - Marrone M. - Pirone M., *Covid-19 impact on platform economy: a preliminary outlook*, PLUS platform labour in urban spaces, luglio 2020, <http://amsacta.unibo.it/6471/>
- Di Cataldo L., *Il mercato del food delivery nella città di Catania. Un caso di studio interdisciplinare: dalla composizione della categoria al rapporto di lavoro*, in *Professionalità studi*, 2021, 1, 36 ss.
- Donini A., *Una prima applicazione del capo V-bis, d. lgs. n. 81/2015 per la tutela della salute dei ciclotattorini di fronte all'epidemia di Covid-19*, in *Labor*, 2020, 6, 776 ss.
- Natullo G., *Covid-19 e sicurezza sul lavoro: nuovi rischi, vecchie regole?*, in O. Bonardi - U. Carabelli - M. D'Onghia - L. Zoppoli (a cura di), *Covid-19 e diritti dei lavoratori*, Ediesse, 2020, 49 ss.
- Ortiz-Prado E. - Henriquez-Trujillo A. R. - Rivera-Olivero I. A. - Lozada T. - Garcia-Bereguian M. A., *High prevalence of SARS-CoV-2 infection among food delivery riders. A case study from Quito, Ecuador*, in *Science of the Total Environment*, 2021, 770.
- Pallante F., *Il diritto costituzionale e l'emergenza Covid-19*, in O. Bonardi - U. Carabelli - M. D'Onghia - L. Zoppoli (a cura di), *Covid-19 e diritti dei lavoratori*, Ediesse, 2020, 19 ss.
- Scarpelli F., *Il lavoro autonomo nell'emergenza tra bisogno, (poche) tutele, regole del contratto*, in O. Bonardi - U. Carabelli - M. D'Onghia - L. Zoppoli (a cura di), *Covid-19 e diritti dei lavoratori*, Ediesse, 2020, 229 ss.
- Srnicek N., *Platform capitalism*, Polity Press, 2017.