

## TESTO DELL'INTERROGAZIONE

### **Uber in Ticino: quali misure intende adottare il Governo per verificare e garantire la legalità della piattaforma?**

In data 28 agosto 2024, tramite un comunicato, l'azienda Uber ha informato l'opinione pubblica dell'inizio delle sue attività di trasporto persone (servizio taxi) nella città di Lugano e dell'intenzione di estendere questa attività alle altre città e al resto del territorio cantonale.

Non entriamo qui nel merito delle numerose controversie e delle condanne subite a livello internazionale da questa multinazionale californiana che ha la sua sede europea ad Amsterdam, poiché sono di dominio pubblico e facilmente rintracciabili. Segnaliamo solo la più recente. È di qualche giorno la notizia secondo cui L'Agenzia olandese per la protezione dei dati (Dpa) le ha intimato una multa di 290 milioni per una "grave violazione" del Regolamento generale sulla protezione dei dati. Uber aveva infatti raccolto "informazioni sensibili" sui suoi autisti europei (licenze di taxi, dati sulla posizione e dati medici) trasferendoli illegalmente e senza la necessaria protezione in server negli Stati Uniti.

A livello svizzero, il modello su cui si fonda Uber è stato definito dai sindacati (UNIA) "il più grande scandalo di lavoro nero che la Svizzera abbia mai avuto".

Con la sua sentenza del 3 giugno 2022 (pratica 2C\_34/2021), il Tribunale federale ha statuito che, in virtù dei rapporti di lavoro stabiliti con questa piattaforma, gli autisti e le autiste in quota Uber devono essere considerati lavoratori dipendenti a tutti gli effetti e che l'azienda deve sottostare alle leggi sul lavoro e versare i contributi sociali. Uber aveva sempre rifiutato di ottemperare a questi obblighi, sostenendo che i suoi collaboratori dovessero essere considerati come "indipendenti", una pratica scorretta che, in virtù della sentenza citata, l'ha costretta a versare 3.8 milioni di risarcimento agli autisti e alle autiste che avevano lavorato alle sue dipendenze.

Ora, a Ginevra, a seguito delle decisioni governative suffragate dalla sentenza del Tribunale federale, collabora solo con aziende di trasporto locali e i loro dipendenti, sulle quali scarica questi oneri.

Malgrado la sentenza della più alta carica giudiziaria del Paese, che aveva confermato la precedente decisione del Canton Ginevra, i responsabili dell'azienda non sembrano volersi conformare e a volerla rispettare. Per quanto riguarda le altre città svizzere e il resto del Paese – è pure il caso di Lugano -, continuano a dichiarare che "Uber è un intermediario e non assume gli autisti che usano l'applicazione Uber" e ancora: "Come collaboratori di corse, collaboriamo a Lugano con autisti professionisti di taxi e operatori di noleggio con conducente, sia indipendenti sia impiegati da aziende" (vedi CdT, 29.8.2024).

Uber in Svizzera ha perciò adottato una strategia fondata su un modello "duale". Il comunicato dell'azienda del 28 agosto u.s. che riguarda le sue intenzioni per Lugano e il Ticino è esplicito: "Uber collaborerà con le compagnie di taxi e i taxisti indipendenti, oltre che con gli operatori di noleggio con conducente". Da queste precise parole ne consegue un'ovvia deduzione: né nel primo, né nel secondo caso, la multinazionale intende sottostare direttamente agli obblighi delle leggi sul lavoro e al pagamento dei contributi sociali. Uber dichiara infatti a chiare lettere di considerare gli autisti indipendenti "in virtù del loro status" come "responsabili del rispetto dei vari obblighi inerenti al lavoro autonomo, compresa la previdenza sociale". Inoltre, sempre secondo i rappresentanti di Uber (CdT, 29.8.2024) "Per gli autisti che sono impiegati da società di taxi o di trasporto locali, il datore di lavoro è responsabile degli oneri sociali e delle prestazioni".

La situazione rischia di diventare sempre più tesa anche fra gli stessi operatori. I tassisti di Lugano membri dell'*Associazione tassametristi* sono molto preoccupati. Per loro si tratta di una "bruttissima notizia" (LaRegione, 29.8.2024). In particolare quelli appartenenti alla categoria A, prevista dal regolamento sui trasporti pubblici della Città, quelli che collaborano con il Comune e che, pagando una tassa, possono fermarsi in alcuni spazi predeterminati, prevedono di essere penalizzati e di dover rimanere fermi ad aspettare nei parcheggi assegnati, vedendo "la gente prenotare la corsa dall'applicazione ed essere caricata sulle macchine davanti ai nostri occhi".

La sentenza del Tribunale federale del 3 giugno 2022 ha messo in luce come questa multinazionale di San Francisco abbia sfruttato illegalmente migliaia di lavoratori privandoli della copertura assicurativa in caso di infortuni, perdita di guadagno per malattia, pensionamento e congedo maternità, ma anche negando il salario minimo previsto nel Canton Ginevra. Uber non rimborsa ai suoi autisti e alle sue autiste i costi per i veicoli, le attrezzature e i telefoni cellulari. Il sindacato UNIA valuta che, fino al 2022, accanto alle trattenute su questi lavoratori e queste lavoratrici, per un totale stimato fra i 60 e i 100 milioni, si debbano calcolare 20 milioni di mancati contributi previdenziali.

Il dato preoccupante è che Uber, malgrado questa sentenza e la giurisprudenza che ne dovrebbe conseguire, continua a dichiarare il suo rifiuto di assumere lo status di datore di lavoro dotandosi di una struttura giuridica. Per noi è del tutto evidente che le decisioni del Tribunale federale devono fare giurisprudenza e guidare la politica in questo ambito estremamente delicato anche nel nostro Cantone, perché rappresentano un doveroso argine contro un modello di affari sinonimo di dumping sociale e salariale, così come un esempio palese di concorrenza sleale.

Uber è diventata a livello mondiale l'emblema stesso della "gig economy", fondata sullo sfruttamento e la precarizzazione delle persone (da cui il termine "uberizzazione"): una tendenza nefasta e sempre più diffusa, che tende a distruggere ogni protezione dei lavoratori e delle lavoratrici contestando o aggirando scientemente le leggi, le regole e i contratti di lavoro, a danno dell'intera società. Non a caso Colin Crouch, in *Se il lavoro si fa gig*, Il Mulino, Bologna, 2019, p. 146, afferma: "La flessibilità diventa così nemica della necessaria stabilità richiesta dalla vita stessa dei lavoratori e della collettività. Di fatto le aziende che fanno capo a manodopera precaria scaricano i rischi del mercato del lavoro sui singoli lavoratori, affinché siano pagati dal resto della società, comprese quelle aziende che invece assumono in modo responsabile. In queste condizioni, continuando a muoverci verso questi scenari, i cambiamenti introdotti dalla digitalizzazione renderanno più profondo il disagio nella vita lavorativa, o meglio, nella vita delle persone, con il rischio di un'importante crisi di stabilità".

In considerazione delle osservazioni qui riferite, mi permetto di sottoporre all'attenzione del Consiglio di Stato le seguenti domande:

1. Quali iniziative, studi o misure ha intrapreso il Consiglio di Stato in vista di una prevedibile e sempre più marcata presenza e diffusione di piattaforme come Uber e simili sul territorio cantonale, in conformità con la citata sentenza del Tribunale federale (procedura 2C\_34/2021)?
2. Con quali modalità, strumenti e tempistiche il Consiglio di Stato, con i suoi servizi competenti, intende intervenire per verificare l'applicazione di questa giurisprudenza alla piattaforma Uber che vuole imporsi con le sue modalità e le sue strategie anche nel mondo del lavoro del Cantone Ticino?
3. Più nel dettaglio, il Consiglio di Stato ha verificato se le pratiche aziendali sin qui attuate da Uber e prospettate per il futuro nel nostro Cantone sono perfettamente conformi a ognuno degli articoli delle leggi federali e cantonali sul lavoro e ad ogni articolo delle leggi federali, cantonali e comunali in merito ai trasporti pubblici? È stata fatta una verifica preliminare? Si ritiene opportuno farla ora? In caso di contraddizione o inosservanza manifesta, come intende procedere il Consiglio di Stato?
4. Considerata la rilevanza nazionale di questo problema e dei dovuti effetti della sentenza del TF del 3 giugno 2022 in tutti i Cantoni, quale tipo di coordinamento è stato messo in atto o si intende mettere in atto a livello delle casse di compensazione e delle autorità di controllo del mercato del lavoro e di polizia del commercio per garantire equità nelle disposizioni ed efficacia negli interventi?
5. Alla luce di questa nuova presenza nel campo del trasporto delle persone in Ticino, quali misure intende adottare il Consiglio di Stato per evitare le disparità di trattamento e la concorrenza sleale che già si stanno manifestando?
6. Più in generale, considerata la già fragile situazione salariale in Ticino, nonché le evidenti implicazioni di tipo etico, economico e sociale della "gig economy", quali misure intende adottare il Consiglio di Stato per combattere le piattaforme elettroniche che praticano dumping?

Yannick Demaria