

Gig Economy: lavoro e diritti al tempo delle piattaforme

Firenze, 4 giugno 2018 – Consiglio regionale della Toscana

Nuove forme di lavoro e di attività di produzione

La Carta dei diritti dei lavoratori digitali viaggia su due ruote

Intervento di Federico Martelloni - consigliere comunale Bologna Coalizione Civica

Se dovessi il titolare il mio intervento, lo farei così: la carta dei diritti dei lavoratori digitali viaggia su due ruote. Almeno oggi, perché la carta che è stata firmata a Bologna il 31 di maggio ha due aspetti che sono i diritti individuali e la dimensione collettiva.

Entrambi sono centrali, ma viaggia su due ruote anche in termini meno metaforici perché si è espressa in quel mondo, che oggi sta riscuotendo molta attenzione, grazie alle mobilitazioni di Torino e di Bologna – con il cosiddetto sciopero della neve nello scorso autunno che ha consentito ai riders di imporsi sulla scena pubblica.

In una giornata alla metà di novembre in cui una nevicata improvvisa aveva reso impraticabile le strade della città, i riders hanno deciso auto-organizzandosi di appendere le biciclette ai ganci e fermarsi, di non effettuare le consegne denunciando condizioni di lavoro che giudicavano essere pericolose e di sfruttamento.

La pericolosità dell'attività, inoltre, è in un certo senso aggravata dal fatto che i rider che non siano dei collaboratori coordinati e continuativi, cioè quelli che sono inquadrati come lavoratori autonomi puri non hanno un'assicurazione contro gli infortuni.

Quindi questo tema si è imposto all'attenzione pubblica suscitando delle simpatie, da parte della politica, da parte delle organizzazioni sindacali, da parte dei cittadini di Bologna; perché la consegna del food a domicilio vuol dire che c'è un "cristiano", non un robot, che ti arriva a casa e che tendenzialmente ti risolve un problema, specie in condizioni di maltempo, quando piove o nevicata o comunque è più scomodo avventurarsi nella "city of food", perché questo purtroppo, tra tante altre cose, è diventata Bologna.

Partirei da due osservazioni, forse un po' banali: direi che il contesto urbano, a Bologna ma anche in altre città, è lo spazio all'interno del quale si iscrivono nuove forme di lavoro, anche tramite piattaforma, non sempre rispettose della dignità delle persone che lavorano; seconda affermazione, appena un filo meno banale della prima, è che il contesto urbano, o meglio l'economia urbana, cresce e si arricchisce anche attraverso queste piattaforme.

Il punto è capire se il territorio, cioè le città, come le regioni, siano alleate di questa dinamica di sfruttamento, oppure scelgano di sfidarla, cioè di porsi il problema, di interessarsi al tema della redistribuzione, degli aumenti di ricchezza reali che queste forme di lavoro comportano.

Capisco che sia banale, appunto, ma a Bologna questo è il ragionamento che i rider hanno posto alla politica, spingendola ad avviare questa partita della Carta dei diritti dei lavoratori digitali.

Veniamo quindi alla Carta, intanto stiamo parlando di un documento che è largamente inefficace, nel senso che quella che è stata appena varata è sottoscritta da due sole piattaforme, si tratta di Snam e My Menu, quindi di due piattaforme più piccole rispetto ad altre, anche se su Bologna hanno un appeal significativo e non sono affatto marginali occupando una parte significativa di rider, e sono delle piattaforme che operano anche su altre città, tra cui Modena, Brescia, Verona, Padova.

Il tema centrale della Carta dei diritti dei lavoratori digitali è con ogni evidenza quello della sua espansione, dell'allargamento del suo raggio d'azione, e anche sul piano metodologico la scelta fatta a Bologna, è stata quella di introdurre per i lavoratori digitali, a partire dalla vicenda dei rider, alcuni diritti individuali indipendenti dalla natura giuridica del rapporto di lavoro e quindi dalla qualificazione del rapporto di lavoro.

D'altra parte, qualora non si riuscisse ad acquisire alcuni dei diritti a cui i rider sono interessati, per esempio le maggiorazioni legate al lavoro reso in condizioni particolarmente disagiati, si introduce un obbligo a trattare da parte delle piattaforme, un obbligo a negoziare con la controparte sindacale, così come viene riconosciuto il diritto a tutti i lavoratori, indipendentemente dalla qualificazione giuridica del rapporto, a riunirsi in assemblea fino a un massimo di 10 ore annue retribuite anche dentro il tempo dell'orario di lavoro. E i più esperti avranno già orecchiato in questa formula il contenuto dell'articolo 20 dello Statuto dei lavoratori del '70, che riconosce questo diritto ai prestatori di lavoro subordinati.

La Carta poi prevede la possibilità di avere, da parte del terzo attore sottoscrittore, e cioè il Comune di Bologna, la disponibilità di luoghi pubblici dove queste riunioni possano essere effettuate, tra i diversi lavoratori delle diverse piattaforme.

Quindi oltre a un elemento di "sofferenza", imposto alla piattaforma che deve tollerare l'assemblea retribuita durante l'orario di lavoro, c'è anche un impegno del Comune ad assicurare un sostegno infrastrutturale all'esercizio delle libertà sindacali da parte dei prestatori di lavoro. Si tratta cioè del riconoscimento del diritto al conflitto, nei termini più ampi che anche qui i giuslavoristi orecchieranno perché questa formula arriva dalla Cassazione, che nel 1980 riconobbe lo sciopero, anche nelle sue forme anomale e come astensione collettiva dal lavoro per un fine comune.

E poi c'è una proposta che ho fatto personalmente in Consiglio comunale, che è quella di assumere fino in fondo l'elemento della città come piattaforma materiale, nella quale si sviluppano queste forme di lavoro, collocando in una piazza della città una grande bacheca sindacale. L'ho immaginata come un grande cubo colorato a più facce, che serva ai rider, ai sindacati che li rappresentano o che provano a rappresentarli, alle formazioni auto-organizzate che hanno proposto il percorso che ha portato alla sottoscrizione della carta, per comunicare tra loro ma anche con la città.

Perché nel momento in cui fai una carta e hai intenzione di promuovere, per così dire, il lavoro presso le piattaforme che l'hanno sottoscritta, così come di stigmatizzare in qualche misura quelle che non l'hanno sottoscritta, l'aspetto combinato della dimensione sindacale e della dimensione della comunicazione agli utenti assume un aspetto centrale. Gli utenti devono sapere quali siano gli attori economici "responsabili", che decidono di convergere su una tutela della dignità delle persone.

E penso che queste modalità, queste possibilità, possano essere agevolmente mutate anche su altri territori.

Rispetto ai contenuti della Carta, faccio una rapida carrellata, anche perché chiunque può leggerla sul sito del Comune di Bologna, sul sito di Riders Union Bologna e adesso anche sul sito dei sindacati confederali che hanno partecipato a questo percorso.

In termini molto elementari la Carta contempla innanzitutto il diritto al recesso del committente assistito dal principio di giustificatezza, l'agganciamento del compenso orario ai contratti collettivi nazionali di lavoro e l'aspetto di alcune tutele fondamentali rispetto alla salute e alla sicurezza: non solo l'assicurazione, ma anche l'aspetto relativo alla prevenzione dei rischi. Più una serie di altre cose relative alla trasparenza, alla conoscibilità delle condizioni di lavoro, il diritto alla disconnessione dalla piattaforma senza conseguenze pregiudizievoli.

Questa carta è la Luna? La risposta è no, e i rider sono i primi a rispondere così. Nessuno pensa di avere conquistato la Luna, ma quello che pare è che si sia avviato un percorso, anche di riconoscimento normativo. Il che può voler dire riconoscimento negoziale, cioè contrattuale-collettivo, o eventualmente di legge che assume come elemento base il fatto di prescindere dalla qualificazione del rapporto di lavoro. Questa perché, anche banalmente, un Comune non può certamente intervenire sulla qualificazione di un rapporto di lavoro, come non può farlo neppure una Regione.

E infatti quello che i rider andranno a dire oggi al Ministro Di Maio è che se si dovesse introdurre qualche elemento normativo a livello nazionale una possibilità sarebbe un piccolo rimaneggiamento dell'articolo 2 del decreto 81 del 2015, che è quella norma che dice che alle collaborazioni che siano organizzate dal committente anche con riguardo al tempo e al luogo di lavoro si applica la disciplina del lavoro subordinato, senza necessità di riqualificare i rapporti di riferimento come subordinati.

Quindi un'estensione in blocco delle tutele dei subordinati a una parte dei lavoratori autonomi più vicini al confine con la subordinazione. E in quella norma potrebbe essere precisato che si applica la disciplina dei subordinati alle collaborazioni etero-organizzate dal committente "anche quando questi operi tramite una piattaforma digitale per la fornitura di servizi". Un aspetto che non sarebbe neppure necessario puntualizzare, ma avendo alle spalle la strana sentenza del giudice torinese, che ha interpretato questa norma in un modo un po' bizzarro, quasi come se dovessero esserci dei subordinati più subordinati dei subordinati, questa precisazione potrebbe essere utile.

E qui la competenza non può che essere del legislatore nazionale, essendo la disciplina dei rapporti di lavoro una competenza esclusiva dello Stato.

Un altro aspetto interessante è quello che i rider bolognesi - Riders Union Bologna - quando qualcuno ha sollecitato l'ipotesi di concludere un contratto nazionale specifico per i riders o per i lavoratori digitali, hanno detto preoccupati di no. Non solo perché Riders Union Bologna non ritiene di avere l'autorevolezza a chiudere un accordo di questo tipo, ma soprattutto perché la stessa norma contemplerebbe un'eccezione a quella estensione in blocco dei diritti dei subordinati ai collaboratori etero-organizzati. L'eccezione sarebbe che che questo segmento di collaborazioni etero-organizzate abbia una sua regolazione in un contratto collettivo nazionale. Per capirci meglio, ciò che accade oggi per i collaboratori dei call center. Un'eccezione a quella estensione di diritti contemplata dal primo comma dell'articolo 2 che ho prima richiamato.

Percorrere la strada di un accordo nazionale sui rider preoccupa giustamente, perché precluderebbe in via legale o in via giudiziaria la possibilità di chiedere l'applicazione di quella norma che ho più volte richiamato, che è effettivamente protettiva.

Cosa resta da fare? A me pare che ci siano intanto due strade, almeno per quanto riguarda l'esperienza bolognese, da un lato la promozione e l'allargamento della Carta a livello regionale, e infatti Bologna ha chiesto che la Carta dei diritti dei lavoratori digitali sia acquisita all'interno del Patto per il lavoro che è stato concluso in Regione qualche tempo fa.

Questo potrebbe comportare una pressione sulle organizzazioni datoriali, specie nel settore del commercio e dei pubblici esercizi, affinché gli associati prediligano tra una piattaforma che ha sottoscritto la carta e una che non l'ha sottoscritta, di rifornirsi presso una piattaforma che ha sottoscritto la carta.

Nei prossimi 25 giorni ho calendarizzato altre quattro iniziative in giro per l'Italia, per provare a farla viaggiare. Fare viaggiare questa carta, che come ho provato a dire sin dall'inizio può essere migliorata sotto tanti aspetti, ma che vale per l'aver introdotto un vincolo a trattare per la controparte.

Dico l'ultima cosa, che ha che fare con la sicurezza, con il cottimo puro che alcune piattaforme utilizzano. E' evidente che il cottimo puro aumenta i rischi per la salute e la sicurezza dei prestatori di lavoro. A Bologna ci stiamo domandando se le competenze amministrative dei Comuni sulla viabilità e la circolazione stradale possano essere tali da giustificare un divieto di cottimo, ma essendo materia che chiaramente interferisce con la disciplina dei rapporti di lavoro su questo le Regioni e legislatore nazionale possono fare di più. Capisco che la strada è in salita, però certamente è necessario che si riesca a impedire il cottimo puro, che comporta indubbiamente un aumento di rischi per la salute dei ciclotattori e anche dei terzi, credo debba essere una priorità da assumere ai più diversi livelli. Mi fermo qui, grazie.

Un unico perimetro del lavoro. Ecco perché serve la Carta dei diritti universali.

Intervento di Cristian Perniciano - Consulta delle Professioni Cgil

La gig economy e il lavoro digitale è qualcosa molto più ampio del solo tema dei rider. Tra l'altro i rider sono una forma molto vecchia di prestazione. Negli anni '80 e '90 i fattorini erano al servizio del pizzaiolo e come compenso potevano tenere le mance o poco più.

Della gig economy fanno parte tante forme di lavoro che non possono essere messe nello stesso calderone. Pensiamo a realtà come Upwork, Mechanical turk o ad ogni lavoro che suddivide i progetti in microtask.

Pensiamo anche che oltre alla gig economy dei lavoretti pagati pochissimo esiste addirittura il "lavoro" gratuito e volontario: l'utilizzo dei social network, le informazioni su noi stessi che rilasciamo e che vengono utilizzate a fini di profilazione e commerciali.

Oppure pensiamo all'azione di intermediazione: ci sono piattaforme come Le cicogne per la ricerca di baby sitter o altre in cui si organizzano vecchi lavori. Funziona così, il "consumatore" elenca le proprie richieste, successivamente parte una specie di asta, dalla quale si sceglie il lavoratore disponibile al minor prezzo.

Con la gig economy o il lavoro digitale dobbiamo anche considerare che spesso si creano nuovi mercati o espandono vecchi mercati. Ne è un esempio la presenza dei riders, con i quali adesso molte più persone si fanno portare a casa da mangiare.

Alcune delle app e piattaforme esternalizzano pezzi di filiera. Alcune di queste app, invece, semplicemente delocalizzano. Ci sono app per lavori di ingegneria e architettura, quindi alte professionalità, che permettono a chi vuole farsi dei lavori in casa di cercare un architetto. Funziona con lo stesso meccanismo delle piattaforme per i lavori domestici: si richiede un progetto, parte un'asta, si sceglie quello più confacente (o più economico). Ovviamente coloro che non saranno ingaggiati non saranno pagati per il lavoro di progettazione svolto.

Quindi siamo di fronte a fenomeni diversi che andrebbero diversamente analizzati. Per i rider, in particolare, sono tutte esperienze positive quelle delle Carte come quella di Bologna, ed è bene che ce ne siano.

Il problema che però persiste sta nella disparità nei rapporti di forza: se rimangono quelli attuali c'è poca possibilità di ottenere i risultati prefissi.

Il sindacato nei rapporti di forza con le aziende può affermare (o almeno provare a contrattare) che per un dato tempo o per un preciso impiego, l'azienda non può pagare meno di una determinata cifra. Rivolgendosi al consumatore, perché è questo che facciamo se a scegliere il prezzo della prestazione è il consumatore, siamo in grado di far valere questo rapporto di forza? Siamo in grado di dire al consumatore, come sindacato e come politica, che bisogna pagare più di quello che vorresti pagare? Siamo chiaramente di fronte a una scelta difficile. Anche perché quel

consumatore è spesso la stessa persona che poi in un'altra situazione è il lavoratore sottopagato, e quindi vuole beni e servizi a basso costo o non riesce ad arrivare a fine mese.

Questo per cercare di comprendere quanto l'economia e i rapporti di forza vengano prima del diritto, soprattutto per quelle app che esternalizzano pezzi di filiera.

Se davvero come Europa volessimo far valere i rapporti di forza di fronte ai giganti del web, potremmo farlo.

Attraverso l'aumento della ricchezza, della domanda e dell'inflazione c'è la possibilità di migliorare le condizioni di lavoro anche per gli ultimi anelli della catena. Soffermarsi a contrattare piccoli miglioramenti per questi ignorando il contesto non può portare che a piccoli avanzamenti, quando va bene.

Tra le proposte fatte dalla Cgil c'è il piano del lavoro, del 2013, che tratta proprio dalla necessità di investimenti pubblici e creazione diretta di occupazione pubblica per fare ripartire e crescere l'economia. Da qui dovremmo innanzitutto partire, se vogliamo far avere più diritti e maggiori paghe agli anelli più deboli della catena.

I dati di Eurobarometro ci dicono che solo il 15 per cento dei riders svolge questo impiego come lavoro primario. Gli altri sono studenti o persone che hanno necessità di integrare il proprio reddito. Anche questo determina una difficoltà rappresentativa da parte del sindacato.

Le "Carte" sono un passaggio molto positivo, perché pongono l'attenzione su un problema, a prescindere da quella che poi può essere l'effettività di una carta comunale e regionale sul miglioramento reale delle condizioni dei lavoratori interessati.

Il Fondo monetario internazionale ci dice che là dove le associazioni sindacali hanno maggiore potere contrattuale la quota salari è maggiore, e le diseguaglianze sono inferiori. Sul tessuto urbano un Comune può mettere in campo tutte le forme di cui c'è necessità, ma forse non ha la dimensione e la forza sufficienti per contrattare laddove davvero si esercita il controllo del nuovo capitalismo digitale. Prendiamo come esempio Google Maps, un gigante che di fatto determina la policy della mobilità dei nostri territori, indicando a decine di migliaia di persone le strade da percorrere per raggiungere le nostre destinazioni. E' molto difficile che un Comune possa intervenire su un gigante come Google.

Se tuttavia vogliamo soffermarci sul diritto del lavoro mi chiedo: perché la Carta del lavoro digitale, che normerebbe solo una parte del mondo del lavoro, e molto meno uniforme rispetto all'unica parola che la definisce, e non Carta del lavoro? La Cgil ha lanciato la Carta dei diritti universali delle lavoratrici e dei lavoratori, raccogliendo oltre un milione di firme, perché pensiamo che il lavoro sia uno e soprattutto che il lavoro - tutto - abbia la necessità di essere tutelato, a prescindere dal fatto che si sia di fronte a dipendenti, collaboratori, autonomi, con piattaforma o senza piattaforma. Frammentare il mondo del lavoro non è una soluzione positiva: arginare il mare con uno scoglio può fare uscire l'acqua da qualche altra parte. Poi ogni singolo diritto, genitorialità, malattia, il diritto ad esser pagato bene e nei tempi ecc, patrimonio di ogni

lavoratore, dovrà essere declinato a seconda delle modalità con cui la prestazione si svolge, ma è un discorso successivo.

Serve la Carta dei diritti universali perché altrimenti troveremo sempre dei lavoratori che si collocano all'esterno dei perimetri delineati. E' invece necessario disegnare un solo perimetro dei diritti, ovvero il perimetro del lavoro, che sia dipendente o autonomo, o altro, non importa la definizione successiva.

I diversi bisogni dei lavoratori delle piattaforme e la costruzione di una voce collettiva

Intervento di Emanuele Dagnino - ADAPT Reserch fellow

La *gig economy* è un fenomeno ampio, rispetto al quale sono in corso diversi tentativi di regolamentazione, da parte di attori diversi. Affrontarli richiede attenzione, a partire dalla scelta di quale sia la parte del fenomeno su cui si voglia intervenire. Di questa eterogeneità del fenomeno si trova traccia anche nella Carta dei diritti dei lavoratori digitali stipulata a Bologna, che nasce con l'obiettivo di offrire un inquadramento esteso, oltre il mestiere dei ciclo-fattorini.

Proprio nel tentativo di Bologna, che rappresenta un interessante modello di intervento – anche in termini di approccio sperimentale alla tematica – emergono le tracce della varietà del fenomeno, così come dei diversi interlocutori che possono intervenire laddove ci interroghiamo su come regolamentarlo.

La *gig economy*, infatti, attraversa svariati settori: dal *food delivery* alle piattaforme che operano esclusivamente online; da semplici prestazioni in presenza (es. consegne) ad attività e progetti complessi (es. *web design*). I modelli organizzativi delle diverse piattaforme cambiano considerevolmente: questo apre la questione di quali siano gli attori istituzionali attraverso cui aprire la via ad una regolamentazione. Per esempio, con riferimento a prestazioni localizzate in un determinato territorio – è proprio il caso dei *riders* – i Comuni possono aiutare e rendere più liquido l'intervento della voce collettiva, passaggio fondamentale nel processo di regolamentazione del fenomeno.

Prendendo in considerazione le diverse sperimentazioni di regolamentazione in corso, bisogna capire su quali piattaforme si basano e quali sono le finalità: i punti focali delle tutele che vogliamo introdurre. L'obiettivo è quello di riuscire a costruire una regolamentazione in grado di rispondere alla grande eterogeneità che caratterizza il mondo delle piattaforme. Un ciclo-fattorino ha delle esigenze diverse da quelle di un operatore delle pulizie, così come da quelle di un *click-worker*; ad esempio non c'è in comune la questione della sicurezza stradale. Per questo servono regolamentazioni generali da dettagliare sulle singole esigenze.

C'è poi la questione dei modelli organizzativi. La Carta di Bologna si rivolge a quelle piattaforme che determinano il prezzo del servizio o del bene. Focalizzandosi su questo aspetto intercetta una parte del vasto mare della *gig economy*; una parte alla quale cerca di porre rimedi.

Esistono, però, piattaforme che vanno al di fuori di questo perimetro, di conseguenza lavoratori che hanno bisogno di interventi diversi. Si tratta di quelle piattaforme che non determinano il prezzo ma che comunque intervengono nel mettere in relazione il lavoratore e il cliente. Capire quale sia la risposta da dare in questi casi è un nodo centrale.

Ci sono degli ambiti della *gig economy* in cui la prospettiva della tutela, al di là della qualificazione, è fondamentale perché sarà davvero difficile riuscire ad estendere, in via interpretativa o legislativa, l'ambito della subordinazione e dell'etero-organizzazione fino a coprire queste attività e ricondurle all'applicazione delle tradizionali tutele del diritto del lavoro.

La limitazione dell'ambito applicativo della Carta di Bologna è chiaramente dovuta a un'attenzione particolare a determinate tematiche, allo stesso tempo il tipo di tutele che propone è sicuramente interessante anche per piattaforme diverse da quelle prese in considerazione. Da questo punto di vista è interessante individuare quali sono le difficoltà dei lavoratori della *gig economy* maggiori a cui la Carta di Bologna dà risposta: nella grande varietà che caratterizza le piattaforme emergono, infatti, alcune problematiche comuni, che pur si declinano diversamente in base al tipo di servizio prestato, e alcune peculiarità di alcune attività e di alcune piattaforme.

In termini generali, una prima questione è certamente quella dei livelli reddituali, che emerge con maggiore vigore laddove si tratti di prestazioni che richiedono basse competenze. Salute e sicurezza sono questioni che si pongono nel momento in cui ci sono delle problematiche relative alle prestazioni e alle coperture assicurative. Altro tema fondamentale che prescinde dalla qualificazione del rapporto è quello del funzionamento dei sistemi algoritmici e del funzionamento dei sistemi reputazionali all'interno delle piattaforme. Un meccanismo che rileva al di là del fatto che la piattaforma determini o meno il prezzo della prestazione. Le modalità della gestione algoritmica della domanda e dell'offerta di lavoro sono dinamiche che vanno ad impattare sicuramente sulle possibilità di accesso al lavoro delle persone; siano esse riconducibili a prestazioni in senso lato di collaborazione o collaborazioni etero-organizzate.

Le stesse dinamiche vanno a impattare anche su tutti i lavoratori genuinamente autonomi che prestano sulle piattaforme e che meritano comunque un'attenzione rispetto a queste dinamiche. Il ruolo della reputazione, trattato anche nella Carta di Bologna, è un ruolo fondamentale nel funzionamento delle piattaforme di cui occuparsi al di là della tipologia di piattaforma perché è parte fondamentale del modello economico. Questo vale anche per le modalità di gestione algoritmica: di come vengono allocati i vari servizi all'interno della piattaforma. Anche qui torna quell'interlocuzione tra i diversi attori istituzionali che è cosa necessaria. Per cui è difficile riuscire a vincolare le piattaforme su un singolo aspetto, quando la problematica è di rilevanza generale e sarebbe bene affrontarla dal punto di vista delle tutele per tutti i lavoratori che operano attraverso una piattaforma.

Altra tematica fondamentale è quella della formazione: dell'investimento nelle competenze del lavoratore. Il rischio, soprattutto per la fascia dei lavoratori della *gig economy* che offrono servizi a basso contenuto professionale, è di trovarsi in un contesto polarizzato. Si può accedere facilmente al lavoro da piattaforma del *food delivery* o di altri tipi di servizi che richiedono basse competenze, ma per i lavoratori non c'è possibilità di accrescere le proprie competenze e di poter ambire ad una crescita professionale nel mercato del lavoro. Quale può essere il ruolo delle piattaforme anche da un punto di vista di qualificazione o di sostegno all'aumento delle competenze? Se prendiamo uno dei casi, ad oggi l'unico intervento normativo sulle piattaforme, si può vedere come in Francia il tema della formazione sia emerso nel senso di una responsabilità delle piattaforme. Una responsabilità che si traduce anche in una contribuzione per il conto della formazione professionale previsto per ogni lavoratore. È uno strumento quello del *compte*, che si usa in Francia per acquisire determinate tutele, in questo caso tutele legate alla formazione. Senza interventi di questo tipo, il rischio è quello di lasciare l'investimento nelle proprie competenze a

totale carico del lavoratore, in un'ottica di allocazione dei rischi che si sposta da chi il lavoro lo organizza a chi il lavoro poi lo svolge. Quindi anche rispetto al tema della formazione e dell'investimento in competenze si pone questa grossa problematica.

C'è poi la questione della costruzione di una voce collettiva, aspetto centrale con riferimento alle possibilità di tutela e autotutela nel mondo del lavoro. Tradizionalmente, questa costruzione è avvenuta attraverso l'azione sindacale e quella concertata dei lavoratori. Mediante questi passaggi, nel corso degli anni, si sono ottenuti e rivendicati diritti e tutele. Nel contesto delle piattaforme questa azione è resa difficile da un lato da aspetti normativi, perché da un punto di vista delle tutele collettive un lavoratore autonomo non gode di tutte le prerogative e tutti i diritti propri di un lavoratore dipendente. Inoltre, c'è il diritto della concorrenza che in molti casi, dato che stiamo parlando di lavoratori autonomi, metterebbe in dubbio la possibilità effettiva di contrattare. L'articolo 101 del trattato sul funzionamento dell'Unione Europea limita gli accordi che possono incidere sul libero mercato; dunque un limite normativo importante passa anche da qui, soprattutto per le forme di lavoro genuinamente autonome. Dall'altro lato, rileva la difficoltà di costruire un percorso verso il riconoscimento di diritti e tutele, e di una voce collettiva, in presenza di soggetti che non si vedono o si vedono raramente con contatti molto veloci e con persone che continuamente cambiano. Il mondo delle piattaforme è un mondo con altissimo turn over.

Non è un caso che le prime esperienze di costruzione di una voce collettiva siano state proprio nell'ambito di servizi localizzati in un territorio, come quelli delle consegne e non nel mondo della *gig economy* che si muove interamente online, al di là dell'esperienza di alcune piattaforme collettive che troviamo all'estero, ma che sono state costruite all'interno di sperimentazioni accademiche o sindacali come è avvenuto in Germania. Eccetto questi casi, i primi movimenti dal basso sono arrivati da un ambito in cui i contatti in presenza ci sono. E da qui l'importanza di darsi un luogo dove trovarsi e un luogo che nell'azione comunale, nazionale o sindacale possa essere un luogo di incontro.

Sarà necessario costruire luoghi d'incontro anche online per scambiarsi esperienze, per capire come confrontarsi. Questo è un problema grande anche perché se pensiamo al modello su cui è strutturata l'economia delle piattaforme di per sé i lavoratori sono in concorrenza l'uno con l'altro. E questo rappresenta un ulteriore limite alla costruzione di una voce comune.

All'interno dei mercati costruiti dalle piattaforme il lavoratore è in concorrenza e in base al *rating* potrà accedere a più o meno servizi. Questa tematica si pone a chi deve dare queste possibilità, che sia il soggetto sindacale che ha un ruolo fondamentale ma che ancora sta svolgendo in maniera timida, ma anche dei soggetti pubblici che possono intervenire.

Quali prospettive di fronte a queste problematiche comuni, ma consci della grande eterogeneità del fenomeno? Quella dell'estensione di alcune tutele del lavoro subordinato è una prospettiva che sembra rispondere solo a determinati modelli, a fronte di una varietà ben articolata di piattaforme in uso. L'idea di tutelare il lavoro al di là della qualificazione è un'idea forte che sembra riemergere. Ed è l'idea che è nell'impostazione della carta di Bologna. Se ne è parlato

molto da un punto di vista degli studi del diritto del lavoro, al volgere del secolo scorso, ma oggi alcuni tentativi possono essere portati avanti.

Da questo punto di vista, se si amplia lo sguardo sul mercato del lavoro, si può verificare come alcune condizioni di debolezza che affliggono i lavoratori della *gig economy* sono comuni anche ad altri lavoratori nei settori tradizionali. Ci sono, però, degli aspetti e delle condizioni di debolezza che sono collegati ai modelli di funzionamento delle piattaforme: la reputazione, i modelli gestionali attraverso gli algoritmi. Condizioni che colpiscono il lavoratore proprio perché operante all'interno delle piattaforme.

Emerge, di conseguenza, la necessità di un intervento che si muova al contempo nel senso della universalizzazione di alcuni diritti – così da rispondere a quelle problematiche di carattere generale che affliggono anche altri lavoratori nel mercato – e nel senso delle selettività di alcune tutele che riguardino solo i profili peculiari del lavoro all'interno delle piattaforme.

L'intervento da questo punto di vista, al di là di abilitare la voce collettiva che è fondamentale nell'andare a dare risposte a queste esigenze, potrebbe interessare oltre il diritto del lavoro in senso stretto anche il diritto del mercato del lavoro, ripensando anche le attività dell'intermediazione. Perché queste piattaforme fanno intermediazione di beni e servizi, ma quando si parla di intermediazione di servizi si parla appunto di intermediazione di prestazioni di lavoro. Prestazioni che si corre il rischio di lasciare in mano alle esigenze del libero mercato, dimenticando il coinvolgimento del lavoratore e la sua posizione.

La rete e il mercato digitale: la dislocazione e la caduta delle barriere

Intervento di Dario Guarascio - Economista

Tenterò di essere sintetico, con l'obiettivo di mettere un po' in prospettiva il tema di cui stiamo dibattendo, quindi la Gig Economy e in particolare lavori come la consegna di pasti a domicilio intermediati e organizzati attraverso le app.

Quindi cercherò di dare un contributo utilizzando le categorie economiche, che mi sono proprie essendo un economista.

Anticipo che il messaggio che il mio intervento vorrebbe in conclusione dare è che per capirci qualcosa, in primo luogo, e quindi poter poi fare qualcosa, in secondo, è assolutamente necessario capire che siamo di fronte a un processo generale di riorganizzazione delle relazioni produttive lavorative capitalistiche di cui cose tipo Deliveroo o Foodora sono, se non proprio una minima parte, sicuramente una parte non particolarmente rilevante - Uber per esempio è molto più rilevante, per una serie di motivi salienti strutturali che riguardano quell'impresa, e che la rendono più rilevante per i nostri destini, per il funzionamento dei mercati...

Allora, primo punto, di fronte a cosa ci troviamo: ci troviamo di fronte a una accelerazione - su un trend cominciato negli anni 70 e tecnologicamente legato al diffondersi e allo svilupparsi della ICT; dal punto di vista del funzionamento delle relazioni capitalistiche si tratta di un processo di abbattimento delle barriere, o meglio di capacità delle imprese e del capitale di disporre di un numero sempre più ampio di barriere, che possono essere poste idealmente in luoghi sempre più disparati e sempre più ampi geograficamente.

Ciò vuol dire poter plasmare e organizzare i mercati secondo bisogno, un bisogno che tendenzialmente però è sempre quello dell'impresa. Con tutta una serie di conseguenze, quella che più abbiamo osservato, anche nei vent'anni che abbiamo appena trascorso nei quali abbiamo tanto parlato di flessibilità del lavoro, è quella della frammentazione; cioè i soggetti rilevanti da un punto di vista economico, siano essi lavoratori o anche piccole imprese subfornitrici, tendono a diventare miriadi, a frammentarsi, ad avere destini sempre più sconnessi gli uni dagli altri.

Il secondo elemento rilevante, che affianca questo, è che le "informazioni" divengono l'asset cruciale per acquisire potere per avere successo nei mercati da parte di imprese che oggi, si può ben dire, determinano la realtà che ci circonda, le sue forme e il suo divenire.

Questo per dire che "escrescenze" come Deliveroo o Foodora di cui parliamo oggi non esisterebbero e non potrebbero esistere, se non esistessero dei player che, appunto, plasmano la nostra realtà, come Google, come Amazon, come Facebook, che hanno il monopolio di reti che stanno alla base di tutto, e sulle quali poi si impostano altri business.

Un esempio è quello del monopolio di informazioni, per loro ma soprattutto per il funzionamento degli algoritmi, che gli consentono di operare e di erogare i loro servizi, ma fondamentali anche per comprendere una serie di informazioni sulla vita quotidiana, le preferenze degli individui, le dinamiche dei settori economici, e quindi in ultima analisi delle informazioni che, come ci può

rendere conto, sono molto salienti anche per un altro attore potenziale, che potrebbe essere lo Stato o l'operatore pubblico propriamente inteso.

Cosa succede quando tante barriere vengono a cadere, o comunque tante barriere fisiche e virtuali a stare nelle disponibilità di un operatore auto interessato, che ha degli obiettivi che sono i suoi, e non sono quelli collettivi?

Tendenzialmente succede che si acuisce la caoticità, la conflittualità del sistema, e in ultima analisi, dato che siamo in un periodo di forte accelerazione, aumenta come stiamo osservando attualmente, la polarizzazione nei mercati, quelle che noi chiamiamo le disuguaglianze.

Se voi guardate il trend di crescita delle quote di mercato acquisite da società come appunto Amazon, o Google, ma anche Uber, questo è qualcosa che non ha particolari precedenti nella storia delle economie capitalistiche, ad eccezione delle imprese delle materie prime che soprattutto negli Stati Uniti hanno visto un grande sviluppo alla fine dell'800. In quel caso però, uno sviluppo molto rapido e molto impetuoso, e la capacità delle imprese di acquisire posizioni monopolistiche, in modo destabilizzante, ha dato origine alla normativa antitrust, che fino allora non esisteva.

Ecco, è come se oggi ci trovassimo di fronte a imprese campioni, a big player, che hanno nei dati e nelle informazioni il loro petrolio, in possesso di una forza destabilizzante forse anche più importante di quella che possano aver avuto le grandi corporation del petrolio dell'energia dell'inizio del 900, e tuttavia, a fronte della capacità di destabilizzazione che questi sviluppi stanno avendo ed hanno, rendono armi spuntate ciò a cui noi normalmente ci affidiamo per risolvere i problemi della società, e cioè le norme, la regolamentazione, la capacità di operare dei corpi intermedi, e che tutti noi che tutti noi conosciamo.

Allora, che tipo di innovazione è quella che ci troviamo di fronte? Un'innovazione di prodotto? di processo? un'innovazione dell'ingegno? Che quindi giustifica una significativa remunerazione dell'inventore, del capitale? Non proprio, nel senso che una delle innovazioni più rilevanti è quella organizzativa.

Cioè, a muovere dalla disponibilità di reti che vengono controllate da soggetti privati e di servizi costruiti su queste reti è possibile organizzare in un modo radicalmente flessibile cose che prima sbattevano addosso a delle barriere e quindi dovevi necessariamente con queste con queste fare i conti.

E questo è rilevante perché la retorica dell'innovazione della rivoluzione tecnologica è uno degli elementi attraverso cui a livello globale è stato molto facile per le corporation di questo settore acquisire un consenso; e far passare in modo abbastanza disinvolto il fatto che la comune concezione è che i dati possono essere tranquillamente un bene privato finalizzato all'esercizio di un'attività economica privata, e che se non altro questo non dovesse essere oggetto di un dibattito, di una riflessione per tutte le conseguenze a catena che questo determina.

Un ulteriore elemento, determinato da quell'abbattimento di barriere di cui abbiamo parlato, è che crea un'ulteriore conseguenza, ovvero la nostra sempre minore capacità di definire, di perimetrare, i soggetti e gli oggetti economici. Non abbiamo più, o comunque abbiamo sempre meno, la capacità di capire cos'è il lavoro, dov'è il lavoro, cos'è l'impresa, dov'è l'impresa, chi è il consumatore, chi il produttore... Questo non è solo un divertimento definitorio o culturale, è qualcosa di molto importante; perché la storia del movimento operaio è quella della definizione del soggetto sulla base del suo posizionamento sociale, della sua funzione sociale.

Un mondo di relazioni economiche in cui le barriere sono nella totale disponibilità di una parte, è un mondo in cui si può essere invece definiti alla bisogna: lavoratore, imprenditore, consumatore a seconda delle circostanze. Questo ovviamente squaderna la realtà, e in un certo qual modo ci interroga sul funzionamento di elementi istituzionali che noi negli ultimi 200 anni abbiamo conosciuto.

E guardate che se uno osserva la rapidità degli sviluppi negli Stati Uniti di un'azienda come Amazon siamo di fronte a dei cambiamenti che hanno delle potenzialità veramente radicali, che non so dire in quale direzione andranno, ma alcuni degli sviluppi politici preoccupanti che stiamo osservando certamente non sono scollegati dalle bordate che questi soggetti economici e il loro sviluppo infergono al sistema che abbiamo conosciuto fino ad oggi.

E allora quali sono gli elementi salienti, dal mio punto di vista economico: la rapidità di acquisire potere monopolistico o oligopolistico sui mercati, che però si accompagna a un potere monopsonistico nei confronti dei lavoratori.

Cioè, un'azienda come Uber in alcune città statunitensi ma anche dell'America Latina ad esempio oltre aver completamente spazzato via i taxi tradizionali, quindi business precedenti molto più regolamentati e che quindi avevano tante di quelle barriere di cui prima, fisiche o normative, adesso se voglio lavorare nel settore del trasporto privato quella è l'unica impresa a cui posso rivolgermi poi io non starò lavorando perché sarò qualificato come partner però insomma quella è l'unico canale.

Questo potere bilaterale cioè da entrambi i lati del mercato crea anche per degli per un economista che è abituato a studiare su certi libri di testo di economia degli elementi inediti per cui forse anche analiticamente servono delle categorie nuove per capire come intervenire cosa fare eccetera eccetera

gli effetti di network negli Stati Uniti c'è una crescente attenzione degli economisti su questo aspetto solitamente siamo abituati a egare la capacità monopolistica delle imprese con le dimensioni, grandi imprese di grandi dimensioni aumentano la scala della loro produzione, hanno quelli che si chiamano in economie e rendimenti di scala e quindi pongono dei prezzi più alti rispetto al prezzo concorrenziale, hanno dei margini più alti degli altri, con delle conseguenze che tendenzialmente non ci piacciono e quindi facciamo le normative antitrust.

Ecco, questi soggetti non solo possono approfittare di questo ma anche del fatto che controllando il mercato, cioè controllando i nodi che sono domande offerte, e potendo con i meccanismi di

reputazione, di gamification, sussidiare implicitamente e esplicitamente la domanda e l'offerta per avere quel ritmo di acquisizione di quote di mercato che si vuole avere, succede che all'aumentare delle dimensioni della rete e come un'adeguata cura del funzionamento di questa rete, per questo i più grandi machine learner sono stati assunti e vengono profumatamente pagati da queste imprese, ogni nodo in più che si inserisce nella rete, sia esso un un Rider sia Esso un consumatore, il valore della rete aumenta, e quindi la profittabilità, o meglio come dire la redditività di quell'impresa aumenta sua volta. Questa è una forma nuova di rendimenti di scala che, di nuovo, non è assolutamente prevista nessuna forma di regolamentazione che fino ad oggi abbiamo conosciuto.

Tutto questo rappresenta un fenomeno, non nuovo, di radicalizzazione dell'esternalizzazione produttiva. Cioè le piattaforme consentono, e attenzione, anche alle aziende manifatturiere oggi lo consentono, di esternalizzare, quindi di prendere pezzi del processo produttivo e porli all'esterno del perimetro dell'azienda (di nuovo il tema delle barriere) perché così lo potrà gestire in modo per flessibile, perché così avrà tendenzialmente un maggiore potere contrattuale, perché verosimilmente si potranno comprimere i costi.

Come già detto prima di me, IBM ha cominciato a gestire su delle piattaforme, e quindi a farsi erogare una parte dei suoi servizi non core. da lavoratori che sono in competizione con i lavoratori che rimangono nel perimetro dell'azienda core alcune delle sue verità. E che succede con le esternalizzazioni: succede che i rischi anche loro sono traslati all'esterno.

E quindi perché è anche un fenomeno come quello di Deliveroo, Foodora, Glovo... è significativo: perché è proprio la rappresentazione cristallina di rischio di impresa, o rischio tout court, che viene traslato, posto fuori dal perimetro dell'impresa, e che in questo caso è completamente a carico del nodo lavoratore.

Ma guardate che nella gestione delle catene del valore, quindi tra azienda centrale sul fornitore, può succedere esattamente la stessa cosa, e non è che questo poi non ha conseguenze sui lavoratori perché se tu sei un'impresa fragile entro una catena del valore che è militarmente organizzata ed è gestita da chi detiene i brevetti più importanti e che gestisce la rete di informazioni..., poi molti dei costi e della pressione competitiva viene scaricata sui lavoratori.

Ulteriore elemento di riflessione da fare è quello dei perimetri non regolamentati, cioè queste imprese, a partire da Google - pensate che appunto per Google è talmente importante controllare una rete, che ogni istante deve espandersi, deve essere più grande, deve essere popolata di più nodi, che il più possibile devono fare affluire informazioni rilevanti su di loro, che molte delle rilevazioni per Google Earth, quindi le azioni fatte dalle Google Cars che sono andate in giro e continuano ad andare in giro per tutto il mondo per prendere non solo immagini ma anche informazioni sui luoghi, è avvenuto al di fuori della legalità.

Cioè Google in molti casi, ad esempio in Germania ma non solo, ha violato norme sulla privacy e sulla tutela delle informazioni pubbliche. Ma questa cosa è stata fatta deliberatamente, ci sono anche dichiarazioni di manager in tal senso, nella misura in cui il costo atteso di eventuali cause e

di eventuali condanne che l'impresa ha dovuto affrontare è totalmente irrisorio rispetto all'obiettivo economico di medio lungo periodo, cioè quello di essere il totale monopolista di una rete di quel tipo. Perché è quello che ti consente poi di agire come una vera e propria infrastruttura, come un'istituzione, con la quale quella che noi siamo abituati a chiamare istituzione a un certo momento deve venire a patti, o devono rendere pubblica, come accaduto, per l'appunto, all'inizio del secolo con alcune imprese del settore energetico.

Ecco le piattaforme che ti portano la pizza, tutto sommato agiscono in modo simile, cioè il loro poter agire in perimetri non regolamentati, dove si eludono tutta una serie di cose, che sono i contributi, che sono la tassazione, che sono le norme che conosciamo, è un elemento saliente, che giustifica l'esistenza stesse di queste imprese.

Io su questo sono abbastanza d'accordo con Nick Srnicek che è uno studioso adesso al King's College di Londra, che ha scritto delle cose interessanti su questo tema: in effetti le piattaforme tipo Deliveroo sono l'ultimo anello della catena e sono delle piattaforme che agiscono in modo quasi parassitario da un certo punto di vista, cioè sfruttano anche con intelligenza e grazie alle app e quindi alla tecnologia sottostante, spazi dove riescono a infilarsi e quindi a sfruttare l'assenza di regolamentazione.

Perché? Perché questo gli consente di comprimere un pochino i costi. D'altronde, le attività che offrono i servizi che offrono servizi altamente *labour intensive*, a bassa quantità di valore aggiunto umano, e quindi sono servizi rispetto ai quali se non ci fosse questa capacità così estesa, verosimilmente molte di queste imprese – come dice Srnicek - verrebbero espulse dal mercato o non varrebbe nemmeno la pena condurle.

Quindi, per questo io dico che va benissimo concentrarsi sulle piattaforme e le app, ma con la dovuta attenzione che alla big picture, al quadro generale, che c'è dietro. Ed è importante non sconnettere le cose, cioè va bene regolamentare ma dobbiamo farlo rendendoci conto di tutto quello che sta dietro, una montagna di cui dobbiamo occuparci. Uber per esempio in Italia è un problema minore, perché non ha preso particolarmente piede, perché il contesto economico e sociale in cui questi soggetti vengono ad affacciarsi conta molto. Negli Stati Uniti c'è un livello di flessibilità e di polarizzazione dei mercati che è già molto significativo e quindi anche fenomeni come quello dei guidatori di Uber che guidano per 100 ore alla settimana, di cui tutti sanno e tutti i giornali scrivono, non sembra essere un particolare problema per molte delle istituzioni statunitensi.

In Italia la corporazione dei tassisti che una capacità di far valere i diritti di questa gruppo di liberi professionisti storicamente molto forte, e su questo Uber ha trovato uno scoglio importante.

Ma perché Uber è meritevole di particolare attenzione, maggiore dal punto di vista economico rispetto a quella che noi diamo ad esempio a Foodora o Deliveroo, perché Uber si candida grazie all'uso delle app e al controllo della rete (sempre sotto ordinata comunque a Google, con Google Earth dei cui servizi si avvale) si candida a monopolizzare potenzialmente l'erogazione e il mercato

di un bene fondamentale come quello della mobilità privata. Un obiettivo su cui, in vari modi, si sta infatti ingegnando.

Perché se per esempio a Brasilia, o in altre città che anche per conformazione geografica hanno spazi enormi, c'è un'assenza di beni di trasporto pubblico efficiente, non puoi più muoverti se non utilizzi Uber.

E quindi è evidente che per quanto quell'impresa abbia di nuovo nella compressione del costo del lavoro, nello sfruttamento di aree di non regolazione, un elemento saliente del suo operare, al tempo stesso nel momento in cui diventa l'opzione principe per chiunque per muoversi, comincia ad avere una rilevanza economica, un potere contrattuale, anche nei confronti delle istituzioni molto importante.

Chiudo con due con due flash: stiamo concludendo un lavoro quantitativo di analisi dei dati di bilancio delle piattaforme operanti in Italia, per andare a vedere la loro dinamica economica recente, la dinamica occupazionale, i salari pagati, le tasse eccetera eccetera: emergono elementi molto interessanti, al di là di una dinamica economica impressionante per rapidità di crescita dei ricavi e delle quote di mercato, emerge come, appunto, i costi fondamentali per queste imprese sono i costi per servizi, sul totale dei costi di produzione. Che servizi sono? Nel caso di Deliveroo e simili abbiamo un costo del lavoro "camuffato", ovvero i costi per servizi sono i soldi che vengono dati ai riders, per molte altre di queste imprese si tratta dei costi di marketing e di pubblicità, quindi di nuovo l'obiettivo di fare presa sul mercato.

Quale può essere la conclusione, che sicuramente sono più che benvenuti le azioni e l'interesse da parte delle istituzioni, e sono assolutamente d'accordo che il problema vada affrontato a livello nazionale, e non solo, ma che vada affrontato rendendosi conto del problema sottostante, ovvero il fatto che le imprese che usano dati privati per costruire il loro business, devono forse essere ragionate nuovamente. Cioè il rapporto fra le istituzioni pubbliche, la collettività, e queste imprese, debba essere mediato da elementi di garanzia molto più cogente rispetto a quelli che ci sono oggi.

Non so dire che forme possano assumere, sicuramente la regolamentazione Europea sui dati personali che è appena uscita è qualcosa che rende l'Europa diversa dagli Stati Uniti almeno in parte in questo senso, ma sicuramente non risolve non risolve il problema.