

Diamo risposte ai nostri ragazzi, riders sottopagati

Il sindacato sta agendo bene, ma la situazione è nuova e complessa



di **Christian Tschigg**
Responsabile nazionale Fit-Cisl
Coordinamento giovani

Tutti ormai abbiamo almeno per una volta sentito pronunciare i termini gig economy, uberisation, collaborative economy, on-demand economy. In realtà tutti questi anglicismi vengono usati in maniera alternativa per accentuare alcune caratteristiche di una categoria più ampia: la sharing economy. Tradotto letteralmente significa condivisione del modello economico. Un fenomeno non nuovo ma che sta prendendo sempre più piede grazie anche al continuo sviluppo dell'infrastruttura digitale e del suo sempre maggiore uso. Un modello economico che col passare del tempo sta condizionando non solo il futuro delle imprese ma anche il mercato del lavoro.

All'interno delle piattaforme che ridistribuiscono o condividono servizi si trova davvero di tutto. Dai trasporti agli alloggi, dalla finanza collaborativa ai servizi domestici e professionali on-demand.

Uno dei settori che sta facendo parecchio discutere e in cui si trovano molti giovani lavoratori atipici è quello del food-delivery. Nello specifico il caso Foodora. Cos'è (o chi è) Foodora? Tale servizio permette ad utenti registrati sulla piattaforma di selezionare ristoranti vicini, scegliere il pasto desiderato e farselo consegnare entro breve tempo. A prendere il cibo e trasportarlo ci pensano gli addetti,

solitamente in bicicletta. La società approda sul mercato nel 2014 e, se attualmente in Italia la si ritrova solo nelle grandi metropoli, è anche vero che il servizio si sta espandendo rapidamente. Un sistema di geocalizzazione individua un fattorino in grado di concludere la consegna nei tempi stabiliti. Il lavoratore deve disporre di un proprio smartphone per seguire le ordinazioni e di una bicicletta. Ognuno si arrangia come può.

Ma nel campo della "consegna immediata" non esiste solo Foodora. Troviamo anche Deliveroo, JustEat, UberEats, Glovo e Foodracers. Un mercato che, secondo le stime, vale oltre 2 miliardi di euro. Di rider, gli addetti alla consegna che lavorano per conto di queste piattaforme, se ne contano migliaia. E se nella maggioranza dei casi si tratta di ragazzi o studenti che, in cerca di un piccolo extra, rappresentano il target privilegiato delle piattaforme, non mancano rider meno giovani che svolgono l'attività di consegna in via prevalente o ne ricavano la propria unica fonte di reddito: si consideri che ad esempio il 12% dei collaboratori di Deliveroo



supera il tetto dei 5mila euro annui (intervista a Elisabetta Andreis, 2017).

Ma perché Foodora è finita sotto i riflettori? Prima di rispondere, diamo un'occhiata alla tabella allegata.

Per arrivare al punto, dato che, come si osserva, non esistono contratti di impiego nel senso classico del termine ma solo contratti atipici (ma, purtroppo, sempre più tipici...), Foodora ha deciso, dopo un periodo iniziale, di cambiare il sistema della paga da oraria a consegna eseguita. Ed ecco che solo in quel preciso momento, iniziando i malumori, la gente si è riunita, organizzata e ha di conseguenza manifestato, usando come slogan l'hashtag #foodoraetlabora. A questa protesta sono seguiti subito i primi licenziamenti avvenuti via app. Le lavoratrici e i lavoratori, quindi, manifestavano organizzandosi

Piattaforma	Forma contrattuale	Misura e modalità di determinazione del compenso	Costo per il cliente
Foodora	Co.co.co.	4 € lordi a consegna (fino a ottobre 2016, 5,60 € lordi «per ora di disponibilità»).	Costo di consegna fisso 2,50 €.
Deliveroo	Collaborazione autonoma occasionale	7 € lordi «per ora di lavoro», + bonus di 1,50 € lordi a consegna.	Costo di consegna fisso 2,50 €, sovrapprezzo di 2 € per ordini inferiori a 15 €.
JustEat	Co.co.co. con diversa società	6,50 € netti «per ora di attività» / 4 € netti «per ogni periodo in cui il driver ha comunicato la propria disponibilità» + indennità pioggia, festivi, prefestivi e bonus consegne numerose.	Costo di consegna variabile, consegna spesso gratuita nei maggiori centri urbani e/o per ordini che superano un determinato ammontare.
UberEats	Collaborazione autonoma occasionale con il ristorante	Compenso a consegna comprensivo di voce fissa (2 €) e voce variabile secondo chilometraggio.	Costo di consegna fisso 2,50 €.
Glovo	Collaborazione autonoma occasionale (co.co.co. fino a inizio 2017) con diversa società	Compenso a consegna variabile secondo chilometraggio (fino a inizio 2017, 7,35 € lordi per ora di disponibilità «assorbibili» nel compenso a consegna variabile).	Costo a consegna variabile compreso tra 1,90 e 4,90 €.
Foodracers	Collaborazione autonoma occasionale con cliente finale	Compenso a consegna variabile secondo chilometraggio.	Costo di consegna variabile a partire da 2,50 €.

Tabella - I compensi dei rider della gig-economy italiana e i costi per il cliente
(Gionata Cavallini - <http://unimi.academia.edu/GionataCavallini>)

autonomamente per avere contratti meno precari, compensi più elevati e qualche indennità extra (ad esempio per la manutenzione degli strumenti di lavoro, cioè per lo più la bicicletta). Gli esiti si sono visti sulle pagine dei principali quotidiani. Una netta chiusura da parte dell'azienda che ha fatto irritare sindacati e Ministero.

È stata anche intentata una causa civile, da parte di alcuni rider, che avevano contestato l'interruzione improvvisa del rapporto di lavoro dopo le mobilitazioni del 2016 per ottenere un giusto trattamento economico e normativo. Tuttavia, il tribunale ha stabilito che i rider sono collaboratori autonomi non legati da un rapporto di lavoro subordinato con l'azienda, pertanto il ricorso non sussiste. Uno schiaffo non solo per i rider, ma per tutto il nostro sistema-lavoro, già gravato dalla crisi dei giovani che non trovano occupazione. D'altronde queste aziende sfruttano semplicemente i vuoti della nostra normativa. Infatti bisogna ricordare che il Jobs Act ha abolito quel punto della riforma

Fornero che stabiliva che il compenso dei co.co.co a progetto non potesse essere inferiore alle retribuzioni minime previste dai contratti collettivi nazionali del settore. In altre parole sottopagare non è illegale.

Questa vicenda solleva, quindi, un problema che va ben oltre la mera questione retributiva dei rider. Fa emergere il crescente numero di aziende di servizi che impiegano migliaia di giovani per dei "lavoretti": prestazioni di lavoro occasionali e pagate a cottimo. Sul filo della legalità, dato che tecnicamente tutti i contratti sanciscono la natura autonoma del rapporto di lavoro.

Tra l'altro questo è un settore dei trasporti dove i giovani ci sono. Ed in gran quantità. Secondo una notizia riportata il 5 giugno dall'Adnkronos: «Quasi il 90% dei rider che lavorano per Foodora ha meno di 35 anni (42% tra i 18 e i 24 anni, 44% tra i 25 e i 34 anni), quasi uno su due è studente (48%), molti hanno un altro lavoro a cui affiancano l'attività di rider (28%)

o sono in cerca (11%)».

Tutto ciò ci porta, nuovamente, ad aprire una riflessione interna. Il sindacato più volte si è dimostrato capace di organizzare gruppi di persone per portare a casa diritti (non solo retributivi) e garanzie contrattuali, anche per queste nuove tipologie di lavoratori che rientrano a tutti gli effetti nel vasto mondo dei trasporti.

Da parte della Fit-Cisl un grande passo avanti in tal senso è stato fatto riconoscendo e facendo riconoscere i riders all'interno dell'ultimo rinnovo del contratto merci e logistica. La spinta necessaria è ora quella di insistere affinché il contratto collettivo sia quello da applicare e non forme che dovrebbero essere marginali.

Data la continua espansione delle aziende che operano nella gig economy conviene riflettere velocemente per agire, prima che lo faccia qualcuno meno esperto nel campo della contrattazione e del lavoro.