

Contratto per i rider: è davvero “pirata”?

Pietro Ichino www.lavoce.info 21.09.20

2 Commenti

L'accordo tra AssoDelivery e Ugl-Rider ha lacune e difetti. Ma è il primo Ccnl che regola il lavoro dei ciclofattorini garantendo loro alcuni diritti fondamentali. E ha il merito di salvare il settore dalla paralisi cui lo condanna la legge vigente.

Riassunto dell'ultima puntata

Il decreto n. 101/2019, convertito con la legge n. 128, aveva stabilito che i ciclofattorini collegati con la centrale mediante cellulare, i cosiddetti rider, possono anche essere qualificati come lavoratori autonomi, ma devono comunque essere assoggettati alla disciplina generale del lavoro subordinato. E nel gennaio di quest'anno la Cassazione ([n. 1663/2020](#)) aveva sostanzialmente statuito che la stessa cosa avrebbe potuto essere desunta in via interpretativa dalla norma introdotta dal Jobs act nel 2015.

Disciplina del lavoro subordinato significa, per esempio, necessità di un orario di lavoro predeterminato e di una retribuzione minima riferita all'unità di tempo: giornata, settimana o mese. Nel commentare la sentenza della Cassazione nel gennaio scorso osservavo che l'applicazione di questa regola è evidentemente incompatibile con le caratteristiche del *platform work*; ma che proprio il decreto n. 101/2019 la sospende per un anno, consentendo la stipulazione di un contratto collettivo con una disciplina più adatta alle caratteristiche di questa forma di organizzazione del lavoro.

Il nuovo contratto collettivo nazionale

A questo punto **AssoDelivery**, che rappresenta quasi tutte le imprese titolari di piattaforme per la gestione dei servizi di consegna a domicilio in area urbana, nella primavera scorsa tenta di stipulare il contratto-salvezza con **Cgil, Cisl e Uil**; le quali però pongono come condizione che il lavoro dei rider venga qualificato senz'altro come subordinato e assoggettato al contratto collettivo della logistica, mostrando così di non aver capito la peculiarità del settore. A giugno, dunque, **AssoDelivery** apre la trattativa con un sindacato nato dalla recentissima adesione di **Anar-Associazione nazionale autonoma rider, che associa un migliaio di ciclofattorini, all'Ugl**; e il 15 settembre stipula con questa un contratto collettivo nazionale che, insieme all'assicurazione antinfortunistica e ad alcune protezioni contro discriminazioni e ricorso al “caporalato”, prevede:

- uno standard retributivo orario minimo di 10 euro;
- laddove la retribuzione sia commisurata al numero delle consegne, il suo proporzionamento al tempo necessario per eseguirle, in modo da non violare il minimo orario;
- alcune maggiorazioni in relazione a lavoro notturno, maltempo e altre particolari circostanze.

Il contratto presenta un aspetto discutibile là dove qualifica senz'altro il rapporto in termini di lavoro autonomo, quando ben avrebbe potuto astenersene: ormai è chiaro che questa è una terra di nessuno tra lavoro subordinato e autonomo, che richiede regole nuove rispetto a quelle tradizionali di entrambi i campi, indipendenti dalla qualificazione del rapporto, della cui emanazione il legislatore incarica proprio la contrattazione collettiva. Il contratto ha inoltre qualche lacuna: avrebbe potuto, per esempio, essere previsto e protetto il caso di malattia di durata medio-lunga; ed essere prevista qualche forma di previdenza pensionistica integrativa. Detto ciò, va anche ricordato che nel mondo intero, a quanto consta, questo è il primo contratto collettivo stipulato per il settore

dei rider. E ha il merito di salvarlo dalla paralisi cui sarebbe stato altrimenti condannato a fine ottobre dalle regole su orario e retribuzione contenute nel decreto legge n. 101/2019.

I fulmini del ministero e di Cgil-Cisl-Uil

Alla stipulazione del contratto fa seguito, con inusuale immediatezza, una reazione durissima delle tre confederazioni sindacali maggiori (le quali però non sono in grado di dimostrare un maggior numero di iscritti, tra i rider, rispetto alla neonata Ugl-rider). Cui fa immediatamente eco – cosa mai accaduta in precedenza, che io sappia – una presa di posizione altrettanto dura del ministero del Lavoro: una lettera di fuoco indirizzata ad AssoDelivery, che sostanzialmente qualifica il nuovo Ccnl come un “contratto-pirata”. Le parti stipulanti, secondo il ministero, difetterebbero della “maggiore rappresentatività comparativa” richiesta dalla norma del 2019 per l’efficacia della deroga contrattata alla disciplina legislativa.

Senonché la lettera dimentica di chiarire un punto fondamentale: a quale settore si riferisce, quando nega il requisito della maggiore rappresentatività alle parti stipulanti? Cgil, Cisl e Uil sostengono che il settore a cui si deve fare riferimento sia quello della logistica-trasporto merci-spedizioni, per il quale già esiste un contratto collettivo nazionale da esse sottoscritto. Ed è assai plausibile che, se il “perimetro” entro cui misurare e confrontare la rappresentatività delle associazioni stipulanti coincidesse coi confini del campo di applicazione di questo contratto, AssoDelivery e Ugl non potrebbero vantare il requisito richiesto dalla legge. Ma – come ho già osservato su questo sito – nel nostro regime di libertà sindacale, a differenza di quello corporativo del Ventennio, la categoria sindacale e contrattuale non preesiste al contratto, non è stabilita dalla legge e tantomeno dal ministero del Lavoro (né, come pretenderebbero Cgil, Cisl e Uil e Confindustria nel Patto per la fabbrica del 2018, dal Cnel). Al contrario, la categoria nasce proprio dalla contrattazione collettiva, che sovraneamente la definisce e delimita. Essa è – ed è essenziale che resti – il frutto del libero gioco dell’aggregazione sindacale e della contrattazione tra le parti. Nel nostro caso da quel libero gioco è nato il contratto firmato da AssoDelivery e Ugl-Rider (finora uniche parti firmatarie di un accordo in questo settore), che definisce la nuova categoria dei rider e le dà il suo primo e per ora unico “statuto”.

Come nasce una categoria contrattuale in un regime di libertà sindacale

Può aiutare a capire meglio quello che è accaduto in questi giorni considerare ciò che accadde all’inizio degli anni Settanta nel settore aereo. I piloti facevano ancora parte della categoria della “gente dell’aria” e il loro rapporto era disciplinato, insieme a quello di tutti gli altri lavoratori del settore, da un Ccnl stipulato da Cgil, Cisl e Uil. Ma quando Anpac – senza certo chiedere il permesso a Cgil, Cisl e Uil – riuscì a stipulare un contratto per i soli piloti, con essi nacque la nuova categoria, per scissione da quella della “gente dell’aria”. In virtù del principio di libertà sindacale, nessuno oggi contesta che la rappresentatività dei sindacati dei piloti debba essere misurata e confrontata nell’ambito di questa categoria, definita da questo contratto.

La stessa cosa sta accadendo oggi per il settore dei rider: il contratto stipulato da AssoDelivery e Ugl-Rider è l’atto di nascita di una nuova categoria sindacale, che si stacca dal settore finora coperto – almeno per i lavoratori subordinati – dal Ccnl logistica-trasporto merci-spedizioni. Per i rider, oggi, c’è solo questo contratto stipulato il 16 settembre. E non è poco, visto che l’alternativa è il nulla. Altri forse potranno esserne stipulati in futuro, e allora si porrà il problema di quali siano l’associazione imprenditoriale e la coalizione sindacale “comparativamente maggiormente rappresentative”; ma a tutt’oggi, nonostante gli strali del ministero del Lavoro e delle confederazioni maggiori, quest’altro contratto concorrente per i rider non c’è ancora.

Un’ultima osservazione: se i dati aggregati sulle iscrizioni ai vari sindacati per ogni settore di applicazione di un contratto collettivo, che l’Inps oggi comunica a ciascuna associazione interessata, venissero resi pubblici, tutti sapremmo quanti iscritti hanno tra i rider non soltanto l’Ugl, ma anche Cgil, Cisl e Uil. E, quando queste arrivassero a stipulare un contratto collettivo per

il settore, l'individuazione della coalizione "comparativamente maggiormente rappresentativa" nel settore stesso sarebbe immediata.

<https://www.lavoce.info/archives/69553/contratto-per-i-rider-e-davvero-pirata/>