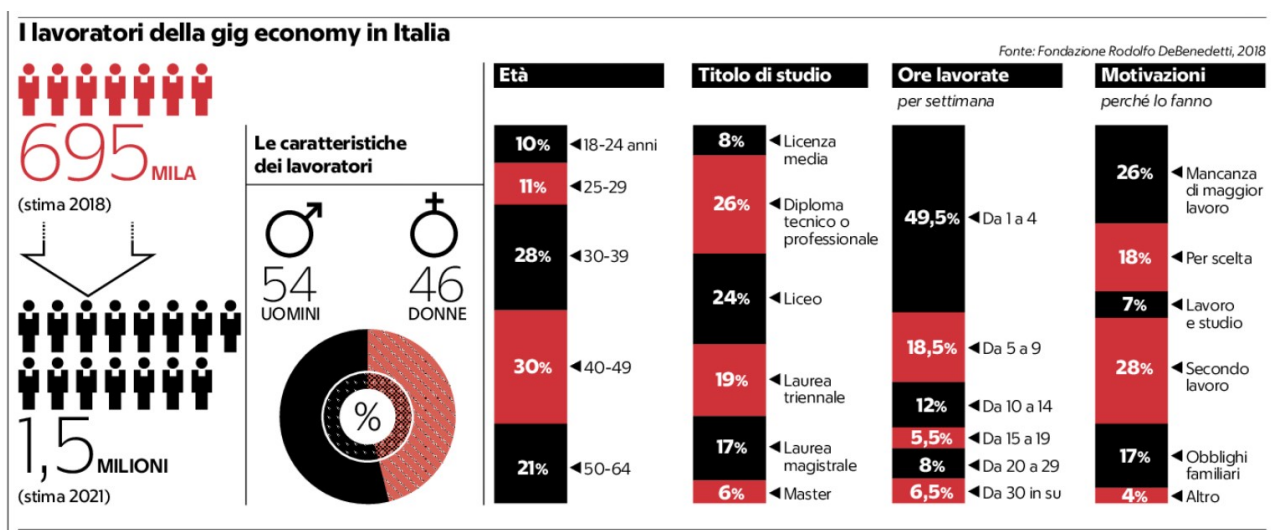


Raddoppiati i rider - Un milione e mezzo ancora senza tutele

In Italia, dall'inizio della pandemia, c'è stato un boom di occupati della "gig economy" Stop dei tribunali all'accordo pirata che legittimava il cottimo, resta la Babele legale

di **Valentina Conte** La Repubblica 6-12-21

Erano il simbolo del lockdown. Gli eroi della consegna del cibo nelle strade deserte delle città chiuse per virus. A emergenza finita, i rider sono tornati ad essere fantasmi. Invisibili per le banche dati Inps e per i diritti. E con loro un esercito silenzioso di lavoratori delle piattaforme digitali. Non esiste neanche una statistica aggiornata. Ma l'Inps nel suo ultimo report ritiene che il Covid li abbia raddoppiati: da 700 mila a un milione e mezzo, il 3,2% della popolazione attiva in Italia.



Partita come gig economy - l'economia del lavoretto via app, il secondo reddito per arrotondare - e poi come sharing economy - condivido quello che ho, la casa e l'auto è diventata qualcosa di più tra crowdworker e digital creator, come gli youtuber e gli influencer. Di fatto, una parte rilevante del nostro mercato del lavoro che non si può più ignorare e che chiede allo stesso tempo giusta autonomia e diritti. Lo dice l'affanno della giurisprudenza a interpretare leggi fatte per uffici, orari, cartellini: un altro mondo. Lo dice la cronaca che racconta scene di ordinario caporalato digitale. Lo dice il rischio che questi lavoratori possano far lievitare la nutrita schiera di working poor, lavoratori poveri.

In Europa alcuni Paesi hanno agito per governare “l’algocrazia”, il potere in mano all’algoritmo. Partendo dai rider e dagli autisti che dipendono dalle app per turni, prestazioni, introiti. Germania, Francia e soprattutto Spagna hanno detto che quando il tuo capo è l’algoritmo e questo decide tutto della tua giornata lavorativa allora non puoi essere un lavoratore autonomo, ma subordinato. Spetta all’azienda dimostrare il contrario. In Italia no. Qui lo ha detto una sola sentenza, quella del tribunale di Palermo favorevole a un cicofattorino di Glovo: dipendente e da riassumere. In tutti gli altri casi si procede applicando di fatto la sentenza 26 della Corte di Cassazione del gennaio 2019, poi ripresa dalla legge 128 del novembre successivo. I giudici cioè riconoscono sempre più spesso l’etero-organizzazione del lavoro: flessibile, ma organizzato da altri. E dunque applicano ai rider e ai lavoratori digitali il Jobs Act che dal 2015 tutela questa zona grigia tra subordinazione e autonomia, tutela irrobustita dalla legge 128: il collaboratore resta tale, ma con i diritti pieni di un dipendente su ferie, malattia, maternità, infortuni.

È quanto ha riconosciuto la Procura di Milano nel febbraio di quest’anno per 55.415 rider di quattro giganti della consegna del cibo a domicilio: Glovo, Just Eat, Deliveroo, UberEats. Sono etero-organizzati e per questo i quattro dovranno versare all’Inps 156 milioni di contributi previdenziali pregressi, quelli del V livello del contratto della logistica. Il filone penale aveva portato la stessa Procura a multare le società per 733 milioni per inadempimenti su salute e sicurezza. Multa ridotta in questi giorni a 90 mila euro con l’impegno delle aziende ad adeguare le dotazioni dei lavoratori.

Se si esclude JustEat che da marzo ha stabilizzato come dipendenti - applicando il contratto della logistica - 6 mila rider, gli altri colossi preferiscono il “contratto pirata” siglato da Assodelivery - associazione dei datori alla quale aderiscono Glovo, UberEats, Deliveroo e Social Food - con il solo sindacato Ugl. Un contratto che non libera i rider dal cottimo spinto, visto che lega il salario “minimo e garantito” alle consegne. Il ministero del Lavoro a fine 2020 (ministro Catalfo) l’ha bocciato, perché sottoscritto da un sindacato minoritario. Così i tribunali di Firenze e Bologna. E ora c’è pure la class action della Cgil per disapplicarlo in tutta Italia.

Il ministro del Lavoro Andrea Orlando ha firmato - con i suoi colleghi di Spagna, Portogallo, Germania, Belgio - la lettera del sindacato europeo Ces alla Commissione Ue per spingerla al riconoscimento dei rider come dipendenti, se così sono trattati. Un modo per superare anche la babele italiana.

Senza diritti I rider di Palermo lo scorso 26 marzo, durante la prima giornata di sciopero proclamata a livello nazionale dalla categoria e definita “no delivery day”, cioè giorno senza consegne. In Italia non esiste una normativa specifica che regoli il settore