

Non è ancora ben specificato il crinale univoco fra lavoro autonomo o subordinato

Ciclofattorini in mezzo al guado

Vanno indicate le tutele senza creare subordinazione

DI GABRIELE FAVA

La nascita e il proliferare della cosiddetta gig economy, connessa alla più ampia sharing economy, ossia l'economia della condivisione, è un fenomeno di recente formazione che ha senza dubbio mostrato la propria potenzialità innovatrice soprattutto nell'ambito del Food Delivery, ossia tutti quei sistemi digitali tramite app che hanno introdotto nuove modalità di consegna del cibo a domicilio e in ufficio. È, quindi, nata la figura del rider, ovvero colui che, tramite il proprio smartphone, esegue le consegne al domicilio del cliente, senza, tuttavia, l'obbligo di fornire effettivamente la prestazione, ben potendo egli rifiutarsi di «prendere in carico» una richiesta di trasporto. Parallelamente è nata un'industria di piattaforme tecnologiche (Just Eat, Glovo, Deliveroo ecc.), che gestiscono con metodi telematici la transazione tra cliente e ristorante e organizzano la consegna.

Le caratteristiche principali dell'industria del food delivery sono costituite dalla presenza di collaborazioni autonome con i rider e dalla gestione dell'attività tramite piattaforma (app) digitale, in assenza di una forma di organizzazione logistica (per esempio, i magazzini) e in un settore caratterizzato da ampia libera concorrenza tra le piattaforme poste che i rider possono svolgere la propria attività nei confronti di più

piattaforme, in un regime, quindi, di pluricomittenza. Sulla natura del rapporto che lega il singolo rider e la piattaforma digitale è intervenuto un ampio dibattito politico e giuridico, cui sono seguite le prime pronunce giurisprudenziali sul punto da parte del Tribunale e della Corte d'Appello di Torino. L'annosa questione è principalmente relativa all'inquadramento del rapporto in parola, nell'alveo del lavoro subordinato o, come attualmente previsto, in quello autonomo, con importanti riflessi sugli istituti retributivi e sulle tutele da accordarsi ai ciclofattorini.

I giudici del capoluogo piemontese, chiamati a valutare le domande di rivendicazione della subordinazione di alcuni rider nei confronti della piattaforma digitale committente, hanno escluso la presenza di un rapporto di natura subordinata, pur tuttavia riconoscendo ai rider ex articolo 2 del Dlgs 81/2015 il diritto a vedersi corrispondere quanto maturato in relazione all'attività lavorativa da loro effettivamente prestata in favore della piattaforma committente sulla base della retribuzione di cui al Ccnl logistica.

In seguito, è recentemente intervenuto il Dl 101/2019 che, nell'ottica di garantire maggiori tutele giuslavoristiche ai rider, ha inteso onerare la piattaforma digitale committente di tutta una serie di adempimenti «tipici» del datore di lavoro subordinato, quali, tra gli altri, la

concessione di dispositivi di protezione individuale e il rispetto delle norme in tema di salute e sicurezza sul lavoro, così come l'obbligatoria assicurazione dei fattorini presso l'Inail.

Proprio quest'ultimo intervento, lungi dal contribuire a dare chiarezza alla normativa in esame, si caratterizza per l'estrema confusione, con sovrapposizione di istituti tipici del lavoro subordinato, autonomo e parasubordinato. Si pensi, ad esempio, alla previsione dell'obbligo in capo al committente di garantire al rider l'ordinaria copertura assicurativa Inail contro gli infortuni valevole per i dipendenti subordinati. Sul punto, se è innegabile che l'attività tipica del fattorino, soprattutto nelle grandi città, esponga i rider al rischio concreto di incorrere in infortuni, ciononostante non si ritiene coerente con la natura autonoma della prestazione del rider che lo stesso acceda all'assicurazione Inail (senza contare le criticità connesse al calcolo del premio assicurativo), dovendosi ritenere più consona la sottoscrizione di un'assicurazione di natura privata adeguata ed equivalente.

Inoltre, il punto assolutamente più spinoso, e relativamente al quale il provvedimento da ultimo approvato non pare fornire adeguata soluzione, è senza dubbio costituito dalla natura e dalla quantificazione del compenso da riconoscersi ai rider. Se, infatti, la situazione

precedente all'ultimo intervento legislativo vedeva la preponderanza del pagamento a cottimo in ragione del numero di consegne effettuate, la nuova normativa prevede, viceversa, che tale modalità di pagamento (apprezzata da molti ciclofattorini poiché in grado di garantire ai più volenterosi un ritorno economico consono in relativamente poco tempo) diviene applicabile solo ove disciplinata da un Contratto collettivo di riferimento. In assenza di una previsione contrattuale specifica, la remunerazione dei rider è legislativamente stabilita con equivalenza alle tabelle retributive dei Ccnl ritenuti «affini», con conseguente parificazione degli stessi a lavoratori subordinati e aumento del contenzioso giudiziario volto a stabilire quale contrattazione collettiva debba applicarsi sulla base della concreta attività svolta dal fattorino.

Tutto ciò considerato, l'intervento legislativo da ultimo approvato non pare fornire adeguate risposte alle sfide giuslavoristiche lanciate dalla costante crescita dell'industria del food delivery. Diversamente da quanto attualmente normativamente previsto, infatti, un intervento in tema di rapporto di lavoro dei rider dovrebbe porsi come primo obiettivo quello di definire compiutamente l'attività del rider (definizione del tutto non soddisfacente così come riportata nel Dl approvato) e affermare chiaramente che

tale prestazione, ove fattualmente realizzata con modalità genuinamente autonome, non costituisca rapporto di lavoro di tipo subordinato. In aggiunta a ciò, si dovrebbe prevedere un elenco-quadro di tutele e prestazioni di cui si possa (o si debba a seconda delle versioni) fare carico il committente senza che l'adozione di tali tutele possa in quanto tale fungere da indice rilevatore di subordinazione.

Con un'elencazione di tutele attivabili da parte dei committenti, infatti, si costituirebbe una sorta di «perimetro protetto» all'interno del quale, sempre nell'ambito di un rapporto di natura autonoma, la concessione di tali tutele non potrebbe contribuire a un'eventuale successiva riconversione del rapporto. Una tale soluzione, inoltre, può avere il pregio di garantire sia le piattaforme digitali che i rider, e anche di contribuire a far emergere tutte quelle situazioni in cui, lungi da esservi una vera e propria autonomia del rider, questi è nei fatti trattato alla stregua di un lavoratore dipendente. Sarebbe, infatti, molto più agevole discernere le tutele garantite dal committente ai sensi della normativa (che non sarebbero indici di subordinazione) e ulteriori elementi di fatto (si pensi ad esempio alla fornitura dello smartphone o delle biciclette) che, invece, continuerebbero a essere trattati quali indicatori di subordinazione.

Il Sussidiario

— © Riproduzione riservata —