

COPERTINA • AUTONOMO A CHI?

LA GIG ECONOMY VA A PROCESSO

14 • IL VENERDÌ • 3 FEBBRAIO 2017

COPERTINA • AUTONOMO A CHI?

LONDRA. A Trafalgar Square il fiero Nelson intirizzito sulla colonna sarebbe ormai più utile come pizzardone. Sotto di lui è ingorgo continuo. «Impacchettati come lemming dentro scintillanti scatole di metallo», come cantavano i Police, esseri umani esasperati al volante si incuneano con rabbia in ogni minimo varco per tornare a incolonnarsi subito dopo e maledire il traffico. Un minuto in movimento, tre minuti fermi. «Non è mai stato così folle» ammette l'autista Uber che mi lascerà a destinazione dopo quaranta minuti per un viaggio che doveva prenderne quindici. È vittima – meno corse, meno soldi – ma anche carnefice, dal momento che i taxi privati come quello che guida sono aumentati del 64 per cento negli ultimi tre anni (oltre 81 mila, di cui 30 mila Uber, contro i 22 mila classici, e numericamente immutati, *black cab*). Aggiungete poi la moltiplicazione dei furgoncini per le consegne, indotto dell'e-commerce, e una quantità sbalorditiva di lavori stradali. Il risultato è una metropoli involontariamente a passo d'uomo.

«Quando anche qui, come a Pittsburgh, le nostre auto si guideranno da sole, ci sarà almeno il vantaggio di non farsi sangue marcio per questi abominevoli rallentamenti» chiosa amaro Adel, citando la sperimentazione partita a settembre in America che rischia di rottamarlo nel futuro prossimo. L'unica notizia che lo conforta è la recente decisione di un tribunale che ha stabilito che quelli come lui, nonostante ciò che sostiene Uber, non sono *independent contractors* ma *workers*, parasubordinati anziché autonomi. Sentenza «storica», «pietra miliare» ha commentato il *Guardian*. Una prima mondiale. «Significa che, se facessi causa anch'io» si accende il guidatore «dovrebbero riconoscermi il salario minimo e la maggiorazione per il festivo!». Significa anche che, se questo incendio giudiziario si estendesse, l'ex startup brucerebbe una quota significativa della valutazione da 70 miliardi di dollari, dovendo ripensare alla radice il modo in cui fa affari. Ovvero la premessa su cui poggia tutta la *gig economy*, l'economia dei lavoretti dagli affitti di Airbnb ai fattorini di Foodora: il lavoratore (freelance) ci mette il

lavoro e si accolla i rischi mentre il datore (che a sentirsi chiamato così mette mano alla pistola) offre la piattaforma su cui si incontrano domanda e offerta, ricavandone una commissione.

In attesa dell'appello, la prima battaglia di questa guerra giuslavoristica globale l'ha vinta Nigel McKay, lo smilzo trentottenne con pantaloni di velluto, camicia senza cravatta ma con gemelli d'argento, che digerisce il cospicuo ritardo del cronista con la grazia assoluta che devono avergli insegnato a Cambridge. Lavora da cinque anni per Leigh Day, uno studio specializzato in cause collettive al quale, nell'aprile 2015, si era rivolto Yaseen Aslam, l'autista Uber che voleva denunciare un passeggero che l'aveva investito con una gragnuola di offese razziste. L'azienda però si rifiutava di fornirgli il cognome. «Quando venne da noi per far valere i suoi diritti» mi racconta in uno stanzone per riunioni «capimmo subito che il problema era molto più ampio. Che libero professionista è uno che non sa neppure come si chiama il suo cliente?». E infatti, Un anno, cinque faldoni di prove e 40 pagine di sentenza dopo, il giudice Anthony Snelson degli Employment Tribunals il 12

«MA CHE LIBERO PROFESSIONISTA È UNO CHE NON SA NEPPURE COME SI CHIAMA IL SUO CLIENTE?»

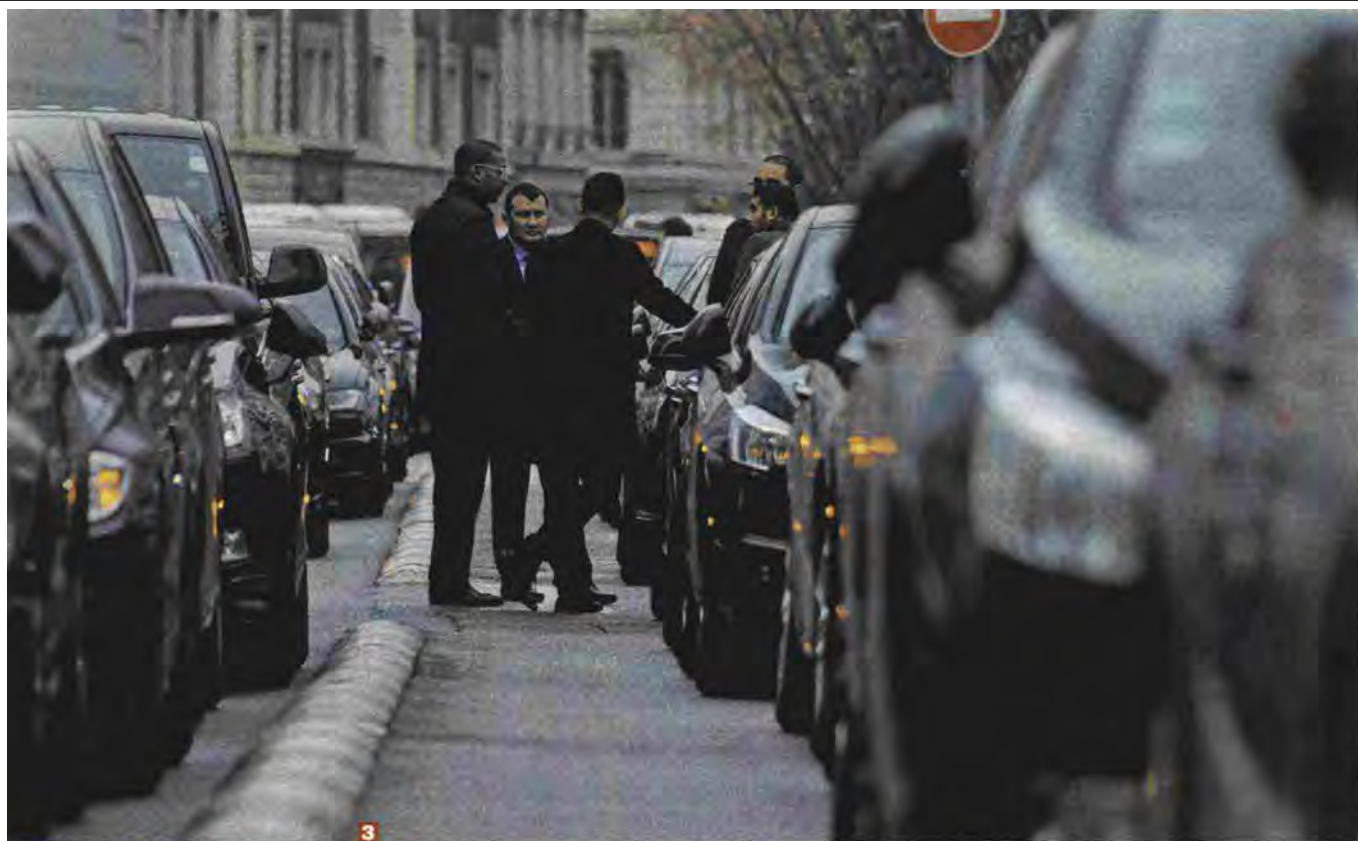
ottobre ha messo in fila una serie di fatti che demoliscono la versione di Uber. Una selezione da pagina 29: «Uber intervista e recluta i guidatori; controlla le informazioni essenziali sui clienti; richiede agli autisti di accettare le corse e non cancellarle; decide il tragitto; fissa il corrispettivo; impone numerose condizioni, li istruisce su come comportarsi e controlla la loro performance; li valuta; li punisce» e via elencando. A un certo punto, a proposito di una delle pretese dell'azienda, il giudice cita un precedente americano per cui «Uber non vende semplicemente software: vende corse. E non è una compagnia tecnologica più di quanto i tassisti regolari lo siano perché usano una rete radio per coordinarsi». Fine (temporanea) di un mito. McKay e i suoi quattro colleghi hanno raccolto email private, testimonianze e affermazioni

pubbliche che accorciano drammaticamente la presunta distanza tra gli autisti (definiti «clienti» nella confondente nomenclatura aziendale) e la multinazionale. «Uber sapeva benissimo di muoversi in un'area grigia» spiega il difensore «ma ha preferito espandersi subito e poi mettere i regolatori di fronte al fatto compiuto. Intanto abbiamo ottenuto giustizia per 25 *driver* ma ne stiamo incontrando decine ogni giorno che vorrebbero unirsi alla causa». La maggiorazione di circa il 10 per cento rispetto a quanto guadagnato negli ultimi due anni non andrà infatti a ognuno, ma solo a chi denuncia. Ciò che sembra cambiato per tutti invece è il clima. Con la nuova premier Theresa May che, dando prova di aver capito il malessere cardine di Brexit (il lavoro impoverito), ha messo l'ex consulente di Blair, Matthew Taylor, a



1 JAMES FARRAR E YASEEN ASLAM, I DUE AUTISTI UBER CHE HANNO VINTO IN PRIMO GRADO LA CAUSA PER ESSERE RICONOSCIUTI COME LAVORATORI SUBORDINATI. E LA PRIMA VOLTA AL MONDO 2 JASON MOYER-LEE IL SINDACALISTA CHE DIFENDE MOLTI FATTORINI LONDINESI 3 LA PROTESTA DI AUTO UBER A LIONE 4 NIGEL MCKAY L'AVVOCATO DELLA CAUSA CONTRO UBER 5 LA SEDE DI UBER A SAN FRANCISCO





GETTYIMAGES



GETTYIMAGES



CHE COS'È LA GIG ECONOMY

UBER, AIRBNB, DELIVEROO, FIVERR, UPWORK SONO ALCUNI TRA I NOMI PIÙ NOTI DELLA GIG ECONOMY, OVVERO L'“ECONOMIA DEI LAVORETTI” (DA GIG, LA PERFORMANCE OCCASIONALE DEI MUSICISTI O DEGLI ARTISTI) CHE RICOMPRENDE TUTTE QUELLE PRESTAZIONI LAVORATIVE LA CUI OFFERTA AVVIENE ATTRAVERSO PIATTAFORME O APP. TUTTI I RISCHI RICADONO SUL FORNITORE, FIN QUI CONSIDERATO FREELANCE, SEBBENE SIA SOGGETTO AL CONTROLLO DI CHI GESTISCE LA PIATTAFORMA.

capo di una task force incaricata di capire come conciliare diritti dei lavoratori e *gig economy*. A costo di ridimensionare la seconda.

In Italia siamo ancora nella fase adolescenziale che la psicoanalisi definirebbe dell'*incantamento*. A novembre un emendamento della legge di bilancio voleva introdurre una cedolare secca del 21 per cento sugli affitti via Airbnb. «Che risparmio, rispetto alla mia aliquota!» aveva commentato entusiasta una mia amica molto ligia. L'ex premier Renzi invece si era precipitato a smentire via tweet («Finché sono premier io, le tasse si abbassano, non si alzano») evidentemente dando per

scontato che nessuno tra chi usava la piattaforma per affittare le pagasse. Ma soprattutto tradendo un riflesso provinciale secondo cui tutto ciò che viene dalla Silicon Valley è bello, buono e indiscutibile. A ottobre, mentre la corte londinese rettificava il diritto del lavoro secondo Uber, i fattorini torinesi di Foodora, che consegnano a domicilio il cibo di ristoranti convenzionati, scioperavano contro un cambio di contratto. Durante l'estate avevano chiesto

«È IL RITORNO AL COTTIMO PURO. TRA RIPARAZIONI E ALTRO, SI SPENDONO ANCHE 50 EURO AL MESE...»

che fossero riconosciute loro convenzioni con meccanici, dal momento che le frequenti riparazioni riducevano il già magro compenso di 5 euro lordi all'ora. A settembre, invece, il compenso orario è stato sostituito con uno da 2,70 euro a consegna. «Il ritorno del cottimo puro» mi spiega in un bar vicino a Porta Susa il ventenne Peppe Cannizzo, studente fuorisede di giurisprudenza e *rider* (secondo la cinematograficheggiante dizione ufficiale) ribelle, che giura di spendere tra riparazioni e connessione per usare la app dell'azienda anche una cinquantina di euro al mese. La filiale italiana della tedesca Foodora, che dopo Torino e Milano ha aperto anche

COPERTINA • AUTONOMO A CHI?

a Roma, ha due manager giovani, integralisti della rivoluzione digitale. All'inizio era scappato detto loro che quello che offrivano non era «un lavoro ma un'occupazione per chi ama andare in bicicletta». L'affermazione, oggettivamente scandalosa, non aveva rasserenato gli animi. Quando li ho incontrati nella sede della potente agenzia di pr Barabino & Partners, opportunamente situata in piazza Montecitorio a Roma, Matteo Lentini (ex Rocket Internet in Russia) e Gianluca Cocco (ex Amazon) hanno assicurato di essere stati fraintesi, anticipato che avrebbero aumentato il prezzo per consegna (3,60 euro netti) e giurato che avevano cambiato i pagamenti «perché era più utile per il loro modello di business e più premiante per i rider». Che evidentemente avevano scambiato una carezza per un pugno. Sostiene Lentini: «Le statistiche dimostrano che in media i rider fanno 2 consegne all'ora, dunque saranno 5,40 euro contro i 5 di prima». Gli ricordo l'immortale lezione dei polli di Trilussa che, da milanese, non raccoglie: «È estremamente improbabile che non facciano consegne in un'ora». Però se succede uno è stato in giro, al freddo, magari sotto la pioggia, con l'aggravante della pettorina fucsia, per niente. L'algoritmo tenderà anche a escluderlo, invece i dati di settembre e ottobre a Torino lo confermano: nella fascia del pranzo la media è di 1,9 consegne all'ora (quindi solo 2,70 euro, ora diventati 3,60) mentre

in quella mattutina e pomeridiana sprofonda a 1,5 (solo in quella serale si arriva a 2,3). Quanto al presunto sistema premiante per i rider, nei dieci Paesi in cui opera, il sistema a consegna vige solo in Italia e Canada. Cesare Damiano, ex ministro e oggi presidente della commissione lavoro della Camera («Diventeremo una repubblica fondata sui lavoretti?») ricorda che il Jobs Act ha cancellato i co.co.pro. mantenendo i co.co.co. (praticati da Foodora) che non prevedono «equa remunerazione». Nel frattempo una proposta di legge sulla sharing economy, firmataria la piddina Tentori, avviszisce in Parlamento.

Torniamo a Londra, al primo piano di un edificio anonimo della proletaria Islington. È qui che ha sede la Independent Workers Union of Great Britain (Iwgb), piccolo e aggressivo sindacato diretto da un trentenne del Maine che era venuto qui per un dottorato alla prestigiosa Soas e dai banchi è finito in strada per difendere, come in un film di Ken Loach, gli addetti alle pulizie latinoamericani dell'università. «Poi, un anno a mezzo fa» dice Jason Moyer-Lee, ancora accaldato dall'ora di

«TI SEGUONO COSTANTEMENTE SULLA APP. VERDE: VA BENE; ARANCIO: ACCELERAZIONE; ROSSO: GUAI»

bici che ogni mattina fa per arrivare «abbiamo organizzato una protesta a sostegno dei corrieri di City Sprint e contro le loro penose condizioni». Hanno lanciato una campagna su *Labourstart.org*, una specie di *Change.org* specializzata sul lavoro, usato i social media, mandato migliaia di email in giro e invaso le piazze. Risultato: una paga il 17 per cento più pesante. «Le stesse richieste le abbiamo poi rivolte a due servizi analoghi, E-Courier e Mac One, con esiti ancora migliori: più 28 e più 20 per cento». Da quanto tempo non sentivate di vittorie sindacali così cospicue? E ora è in corso la causa che prevederebbe per i la-

voratori di City Sprint un salario minimo e il diritto ai festivi. «Quest'estate, poi, Deliveroo, un altro popolare servizio di fattorini, ha unilateralmente cambiato le regole in alcuni quartieri passando da 7 sterline all'ora più una sterlina a consegna a 3,75 sterline a consegna e basta. Abbiamo scioperato. Coinvolto John Handy, uno dei migliori avvocati del lavoro britannici. E stiamo cercando di costringerli a riconoscere il sindacato: sarebbe la prima volta». L'eroe più fotogenico della vicenda è un ventenne imberbe che abita con la madre e due sorelle e che incontro in un "Pret A Manger" non lontano da qui. Billy Shannon si presenta con la divisa verde e nera e la borsa frigo a tracolla, attrezzatura che ha dovuto pagare 150 sterline, praticamente tutta la paga del primo mese: «Ho iniziato per contribuire alle spese domestiche. Lavoravo poche ore e mi andava bene, ma quando hanno cambiato le regole mi sono sentito preso in giro. Un mio amico, che ha osato lamentarsi, è finito nella lista nera. A quel punto non potevo far finta di niente». Mi racconta di quella volta che ha bucato e l'hanno declassato («Ti seguono costantemente sulla app. Verde va bene; arancio: devi accelerare; rosso, sono guai»). Di come li istruiscono sul togliersi il casco prima di entrare nei ristoranti, per i ritiri. Commenta: «Ti controllano passo passo, di autonomo in questo lavoro non c'è proprio niente!».

L'ultima persona che incontro è il motore immobile di questa storia. James Farrar, ex informatico cinquantenne che due anni fa aveva deciso di cambiare vita. Sua moglie aveva uno stipendio, lui voleva flessibilità: Uber sembrava la risposta. Va tutto bene fino a quando un passeggero ubriaco non lo aggredisce. Segnala alla centrale, chiede i dettagli per la denuncia, ma Uber li nega. Lui si arrabbia: «E se, magari con un coltello, mi avesse ferito a morte? Potrebbe farlo al prossimo». È a quel punto che, come Aslam, si rivolge ai legali di Leigh Day Gmb, un sindacato che rappresenta 600 mila lavoratori, si offre di pagare le spese. Lui e Aslam diventano i ricorrenti principali, con altri 23 colleghi sullo sfondo. «All'inizio mi avevano promesso introiti da 4.000 sterline alla settimana» mi confida nel bar dell'hotel Harbour di Guilford, tre quarti d'ora a sud-o-

+
DA SINISTRA **MATTEO LENTINI** E **GIANLUCA COCCO**, I DUE MANAGER ITALIANI DI FOODORA, UNA MULTINAZIONALE DELLE CONSEGNE DI CIBO





GETTY IMAGES



RISTORANTI A DOMICILIO

SEMPRE PIÙ RISTORANTI FANNO ACCORDI CON COMPAGNIE DI FATTORINI PER CONSEGNARE A DOMICILIO IL LORO CIBO. IL CLIENTE SCEGLIE VIA APP E RICEVE L'ORDINAZIONE, CONSEGNA IN BICICLETTA O MOTORINO. LA BRITANNICA JUST EAT È LEADER DI SETTORE, ATTIVA IN 15 PAESI CON OLTRE 60 MILA RISTORANTI AFFILIATI. SEMPRE INGLESE È DELIVEROO, FONDATA NEL 2013. UN'ALTRA È LA TEDESCA FOODORA, CHE HA FILIALI IN MOLTI PAESI. PIÙ RECENTE È L'ARRIVO DI UBER NEL FOOD DELIVERY CON UBER EATS.

1 BILLY SHANNON È DIVENTATO IL VOLTO DELLA PROTESTA CONTRO I TAGLI NEI PAGAMENTI DI DELIVEROO **2** LA APP DI DELIVEROO **3** WILLIAM SHU, AMMINISTRATORE DELEGATO DI DELIVEROO

vest della capitale, «mentre la realtà di oggi, dedotte le spese, sarà sì e no di 5 sterline all'ora. Sa invece quanto paga Uber alla Transport for London (Tfl) come licenza annuale? Cinquemila sterline: da non credere!». A maggio però la licenza scade ed è inverosimile che Tfl si accontenti di quest'inezia. Nel frattempo, oltreoceano, Uber pagherà 20 milioni di dollari alla Federal Trade Commission come sanzione per promesse esorbitanti sui guadagni degli autisti. Ancora Farrar, che nel frattempo ha fondato una sua sigla, la United Private Hire Drivers: «L'aristocrazia dei *black cab*, britannici al 100 per cento, vorrebbe una nuova tassa per la

congestione delle strade solo per i più proletari *minicab*, Uber compreso, all'80 per cento guidati da immigrati. Ma per recuperare questo balzello dovremmo guidare di più, con un effetto perverso sul traffico». È tutto terribilmente più complicato di quel che sembra. Il fondatore Travis Kalanick è diventato miliardario pagando

«UN MIO AMICO CHE HA OSATO LAMENTARSI È FINITO NELLA LISTA NERA. NON HO POTUTO FAR FINTA DI NIENTE»

il meno possibile i suoi autisti (e negando loro lo status di dipendenti) anche perché, quando non arrivano alla sussistenza, interviene la collet-

tività, con i sussidi sociali pagati dalle tasse che la sua azienda è maestra nell'e-ludere. Imposte, come quelle di Airbnb e degli altri campioncini della gig economy, che mancheranno all'appello per mantenere le strade e potenziare i mezzi pubblici. Un buco potenziale da 3,5 miliardi di sterline, da oggi al 2020-21, ha annunciato il ministro delle finanze Philip Hammond citando stime dell'Office for Budget Responsibility. Soldi che vanno recuperati se non si vuole che in strada, oltre al formicaio di auto, non scendano anche persone arrabbiate. Che non si faranno confondere né rabbonire da nessun tweet.

Riccardo Staglianò