

Per dare diritti ai rider serve una legge nazionale

-,

.

Cara Direttrice,

dopo aver letto [la risposta](#) di Nicola Zingaretti all'intervista che ho rilasciato a [Roberto Ciccarelli sul Manifesto](#), in tema di tutele del lavoro dei riders, seguita alla sentenza del Tribunale di Torino sul caso Foodora, credo sia doverosa e, spero, utile qualche precisazione.

Innanzitutto, alla domanda rivoltami da Ciccarelli su cosa pensassi di un'ipotetica legge della Regione Lazio in materia di "salario minimo", ho risposto nel solo modo in cui avrebbe risposto, credo, qualunque giuslavorista, affermando che un tale provvedimento sarebbe costituzionalmente illegittimo perché assunto in violazione del riparto di potestà normativa tra stato e regioni istituito dall'art. 117 Cost., che riserva al primo "competenza esclusiva" in materia di ordinamento civile, e, di conseguenza, anche in tema di disciplina dei rapporti di lavoro che trovano, pur sempre, fondamento in un contratto a prestazioni corrispettive regolato dal diritto privato.

Ciò detto, con tale scolastica affermazione, non intendevo affatto scoraggiare iniziative di istituzioni ed enti locali finalizzate a tutelare i rider o, più in generale i lavoratori della gig economy, la cui condizione materiale è riconducibile, a mio modo di vedere, in parte ai vuoti normativi presenti nella legislazione nazionale, in parte, ai danni che le riforme del lavoro del nuovo secolo hanno prodotto, comprese quelle elaborate dal PD, la peggiore delle quali è senz'altro il Jobs Act. Al contrario! Oltre ad essere uno studioso di diritto del lavoro, infatti, in veste di consigliere comunale di Coalizione civica per Bologna ho molto insistito affinché, nella mia città, l'amministrazione intervenisse, in modo diretto e indiretto, a tutela di un segmento del lavoro povero come è, certamente, quello svolto dai ciclofattorini per la consegna del cibo a domicilio, se non altro perché i rider, oltre a lavorare in base alle indicazioni fornite da un misterioso algoritmo impiantato su una piattaforma digitale, operano anche sulla materialissima piattaforma della città, fatta di strade, piazze e quartieri, come avviene a Torino, Milano, Roma ed in altri centri urbani.

Ebbene, vorrei dire a Nicola Zingaretti, che, oltre a ritenere utile e meritoria ogni iniziativa legislativa regionale, specie orientata a garantire misure di welfare e sicurezza, mi paiono praticabili anche altri tipi d'intervento di diverso tipo: in primo luogo, regioni, ma anche i comuni, possono esercitare le competenze di cui, certo dispongono in tema di mobilità e circolazione stradale, per interferire positivamente con le condizioni di lavoro dei rider, anche assumendo iniziative coraggiose, come ad esempio il divieto del pagamento a cottimo, che notoriamente espone i riders ad un notevole aumento del pericolo per la sicurezza propria e di altri utenti della strada.

Ancora, un ente locale può favorire la stipulazione di protocolli trilaterali che coinvolgano le organizzazioni rappresentative dei rider e le piattaforme, promuovendo un'innovativa "contrattazione di strada", anche con strumenti ed infrastrutture pubbliche - come le bacheche sindacali nelle piazze delle città per il coinvolgimento dei lavoratori: l'idea della Carta del lavoro digitale nata a seguito delle mobilitazioni di Rider Union Bologna è solo un primo esempio.

In ultimo, una Regione può, certo, farsi promotrice di iniziative legislative nazionali tese a tutelare tutto il lavoro reso in condizioni di dipendenza economica, a prescindere dalla natura autonoma o

subordinata del medesimo. Sapendo, tuttavia, che proposte in tal senso sono state autorevolmente avanzate in ambito scientifico (Perulli) e sindacale (Carta dei diritti della Cgil), e scartate proprio dal partito di cui Zingaretti è autorevole esponente.

Ma non è mai troppo tardi.

* Giuslavorista e Consigliere comunale di Coalizione civica per Bologna

© 2020 IL NUOVO MANIFESTO SOCIETÀ COOP. EDITRICE