

Mercato del lavoro news n. 70

IL RIDER È E VUOLE ESSERE UN LAVORATORE AUTONOMO.

Prima di iniziare è bene fare una precisazione molto importante affinché la figura del Rider possa essere definita. Bisogna uscire dallo stereotipo del fattorino o corriere e creare una definizione propria.

- Il Rider oggi è un lavoratore autonomo perché:

- Decide se, quando e quanto lavorare.

- La multi committenza. Ogni Rider può decidere in autonomia con chi e con quante piattaforme collaborare.

Per fare un esempio pratico proveremo a confrontare la figura di un tassista con quella del Rider attraverso esempi pratici.

Un rider decide il mezzo con cui collaborare, bici, automobile, scooter, a seconda della comodità di cui ha bisogno. L'automobile è di certo il mezzo più comodo per consegnare, ma consuma molta più benzina, i costi di manutenzione sono alti e si rischia di rimanere nel traffico più frequentemente, una bici non ha di questi problemi ma subentra una problematica fisica non indifferente per la quale persone non allenate non riescono ad utilizzare questo mezzo.

Il tassista fa un discorso analogo sui consumi, c'è chi sceglie una macchina a benzina, chi a gasolio, gpl, metano o ibrida per abbattere appunto il costo più sostanzioso che ha.

Sotto questo punto di vista il rider ha più libertà di scelta a seconda della necessità e dell'età che ha.

Il tassista, spesso, si iscrive ad un servizio di radiotaxi, cioè una centrale che smista le chiamate di persone che hanno bisogno di usufruire del servizio. Il Rider fa lo stesso: si iscrive ad una piattaforma che gli garantisca consegne, così facendo non ha bisogno di farsi pubblicità ma usufruisce della popolarità che ogni piattaforma ha sul mercato. A differenza del tassista il rider può essere iscritto e può collaborare anche nella stessa ora con più di una piattaforma se lo ritiene necessario nel caso in cui ci siano poche chiamate con una sola di esse.

Il tassista non decide in autonomia la paga per ogni corsa: essa viene definita tramite il comune di appartenenza ed ogni licenza ha una fascia oraria nella quale poter esercitare la professione (notturno, diurna ecc...). Anche il rider che si appoggia ad una piattaforma non può decidere la propria paga che viene definita dalla piattaforma stessa, ognuna delle quali ha un sistema di pagamento differente. Al contrario può decidere quante ore poter collaborare; per regolamentare le collaborazioni ogni piattaforma ha un sistema differente a seconda del numero della flotta e degli ordini che giornalmente smaltiscono.

Un Rider può anche rifiutare le consegne che gli vengono sottoposte e che reputa non convenienti.

Alla luce di questo troviamo maggior autonomia nel rider rispetto al tassista dove le necessità sono le stesse: una paga oraria prevalente bloccherebbe per forza di cose questa autonomia che non sarebbe più conveniente per nessuna delle due figure.

Molti asseriscono che il Contratto Collettivo della logistica sia un inquadramento adeguato, ma dobbiamo dissociarci da questa definizione. Il rider non ha un itinerario da seguire giornalmente e può interrompere la propria collaborazione in qualsiasi momento della giornata, non si reca ad inizio turno in un punto definito per caricare le proprie consegne per poi consegnare ai vari indirizzi e, come già detto, non ha obblighi rispetto al mezzo da poter utilizzare.

I rider hanno bisogno di ben altre tutele rispetto ad un contratto subordinato, che di fatto eliminerebbe quella flessibilità che ha cambiando radicalmente la fattispecie del lavoro, con conseguenze negative sotto tutti i punti di vista.

La regolamentazione deve avvenire rispettando i canoni di flessibilità inserendo tutele sui sistemi di pagamento e sui sistemi di ranking che alcune piattaforme hanno per regolamentare le collaborazioni giornaliere, scartando tutte le definizioni preesistenti.

Tutto cambia a seconda delle necessità del mercato e con il continuo sviluppo delle tecnologie. Per questo il lavoro è in continua evoluzione ed è importante che il pensiero comune si adegui non andando a ricercare soluzioni in sistemi troppo obsoleti che, di fatto, bloccherebbero l'evoluzione del lavoro, andando contro innanzitutto ai bisogni effettivi dei lavoratori, ma anche allo sviluppo del mercato.

Per questo l'ANAR, Associazione Nazionale Autonoma dei Riders, ha intrapreso un percorso rivoluzionario sotto questo punto di vista per regolamentare la figura del Rider nel contesto socio/ economico del paese in maniera tale da contribuire all'evoluzione che il mondo del lavoro per forza di cose avrà negli anni che verranno.

(Nicolò Montesi presidente e fondatore dell'ANAR - Associaz. Nazionale Autonoma Riders)