



DON'T GIG UP



FRANCIA

Rapporto sui casi studio nazionali

Autore: Odile Chagny (Ires)

((Traduzione dalla versione originale in inglese)

NOVEMBRE 2019



Questo rapporto è stato realizzato per il progetto Don't GIG up! grazie al finanziamento del Bando VP/2017/004 della "Direzione Generale per l'Occupazione, gli Affari Sociali e l'Inclusione" della Commissione Europea. Le opinioni espresse in questo rapporto riflettono unicamente il punto di vista degli autori. La Commissione Europea non è responsabile in nessun caso per l'utilizzo che può essere fatto delle informazioni qui contenute.

INTRODUZIONE

Il presente rapporto è stato prodotto nell'ambito del progetto "Don't GIG up!", realizzato con il cofinanziamento della Direzione generale per l'Occupazione, gli affari sociali e l'inclusione della Commissione europea, con l'obiettivo di migliorare le competenze e le conoscenze sul ruolo che i sindacati e il dialogo sociale possono ricoprire per la tutela dei gig worker.

Nell'arco dei suoi 24 mesi (da febbraio 2018 a gennaio 2020), il progetto combina attività di analisi e di ricerca-azione al fine di analizzare le caratteristiche della gig economy, nonché le sfide che essa pone, nei seguenti Paesi: Germania, Francia, Italia, Polonia, Spagna e Svezia.

La prima fase dello studio è stata dedicata alla redazione di un Rapporto sullo Stato dell'Arte, un documento utile a delineare una panoramica sul dibattito politico, sociale e accademico sulle caratteristiche della gig economy, nonché sulle riforme e sui dati a essa relativi nei Paesi interessati dal progetto.

Se il rapporto ha fornito una base conoscitiva comune sul tema, la successiva analisi dei casi studio è pensata per investigare e valutare pratiche orientate ad organizzare i gig worker e ad estendere le loro tutele sul lavoro e previdenziali.

Il confronto sulle pratiche, che si svolge anche mediante tre seminari di apprendimento reciproco, condurrà ad una valutazione finale comparativa su come la gig economy influenza le relazioni industriali sia a livello nazionale che europeo, con lo scopo di produrre delle raccomandazioni politiche.

METODOLOGIA E CONTENUTI DEI CASI STUDIO

Il rapporto è basato su un questionario compilato per ogni caso di studio da esperti designati dai partner del progetto. Il questionario è stato strutturato lungo tre direttrici riguardanti rispettivamente: le caratteristiche di ogni pratica selezionata; le informazioni di contesto sulle piattaforme interessate ed una valutazione finale.

Una versione abbreviata del questionario è stata utilizzata per condurre una mappatura preliminare e per selezionare le pratiche considerate più interessanti ai fini del progetto.

Il questionario è stato integrato con una nota sulle misure oggetto d'indagine e sulle aree di interesse da investigare.

Con l'obiettivo di garantire omogeneità e comparabilità dei risultati, la nota ha fornito anche indicazioni sulle fonti suggerite per le analisi, quali: comunicati stampa e articoli di giornale; letteratura esistente (rapporti, studi, articoli scientifici, opinion paper e documenti politici); recensioni e informazioni disponibili sul sito web 'faircrowd.work' riguardanti il paese interessato dalla ricerca e su forum dove i gig worker interagiscono; dati disponibili sulle condizioni di lavoro provenienti da rilevazioni ufficiali o indipendenti; e interviste con le parti interessate, inclusi coloro che hanno un ruolo diretto nella realizzazione della misura.

I partner hanno concordato di condurre un minimo di due interviste semi strutturate per ogni caso (possibilmente per telefono) e di utilizzare il questionario come base per le domande, mettendo a fuoco gli aspetti meglio conosciuti dagli intervistati.

CASO1 - La legge Grandguillaume

Descrizione della misura

La legge per la semplificazione nel settore del trasporto passeggeri (la cosiddetta *Legge Grandguillaume*) è entrata definitivamente in vigore nel marzo 2018.

La legge ha introdotto obblighi universali per tutti gli operatori del trasporto passeggeri con veicoli di peso inferiore a 3,5 tonnellate (taxi, driver delle piattaforme, ambulanze, mototaxi). In tal modo, costituisce un esempio senza precedenti di assimilazione delle piattaforme che operano nel settore del trasporto passeggeri (principalmente Uber) alle aziende di trasporto passeggeri.

La legge consente ai lavoratori delle piattaforme di beneficiare di una formazione di base comune ad altri professionisti del trasporto (su sicurezza, elementi di contabilità, responsabilità).

La legge stabilisce anche nuove pratiche di dialogo sociale. Crea nuove aree dedicate al dialogo professionale nel settore, con l'istituzione di commissioni locali e nazionali. Tutte le parti interessate del settore dei trasporti sono rappresentate in queste commissioni: lo Stato (Ministero dei Trasporti), le Regioni (responsabile della politica dei trasporti), il Dipartimento (traffico e sicurezza), i rappresentanti dei datori di lavoro (Uber partecipa a queste commissioni come azienda di trasporto), i rappresentanti dei lavoratori e le associazioni degli utenti. Le commissioni permettono di occuparsi di questioni specifiche (raccolta passeggeri negli aeroporti o nelle stazioni ferroviarie, segnalazione di problemi, condivisione di buone pratiche) e svolgono anche un ruolo disciplinare.

La legge prevede inoltre la creazione di un osservatorio¹.

Descrizione delle piattaforme

Il contesto: un susseguirsi di regolamenti nel settore del trasporto pubblico individuale di passeggeri.

In Francia, il settore del trasporto pubblico individuale di passeggeri (T3P)² comprende i taxi, il noleggio auto con conducente (voitures de tourisme avec chauffeur, VTC) e i veicoli a motore a due o tre ruote (VMDTR).

Si caratterizza per un susseguirsi di normative diverse e specifiche, che sono state ottimizzate dalle piattaforme quando sono arrivate o si sono sviluppate in Francia (Uber è stata introdotta in Francia nel dicembre 2011, Chauffeurs Privés/Kapten è stata creata nel 2011, Marcel nel 2012, SnapCar nel 2012, LeCab - la cui attività VTC è stata acquisita nel luglio 2019 da SnapCar- nel 2012, Txfy/Bolt è arrivata successivamente, nel 2017).

¹ L'Osservatorio nazionale dei trasporti pubblici riservati alle persone.

² La denominazione francese è 'sette del trasporto pubblico particolare di persone'.

Storicamente, è stata fatta una distinzione tra la cosiddetta professione di *grande remise*, i taxi e le VTC e, nel caso delle VTC, la specificità della licenza LOTI³ delle aziende di trasporto pubblico su strada.

I taxi sono soggetti al rispetto di norme tecniche per la circolazione dei veicoli, a condizioni sulle competenze professionali dei conducenti e alle norme sui tempi massimi di guida. L'esercizio dell'attività è subordinato al rilascio di un permesso di parcheggio (*autorisation de stationnement*, o licenza), che è collegato a un'area geografica. C'è un numero chiuso. Dall'ottobre 2014 i nuovi permessi non sono più trasferibili. I vecchi possono continuare ad essere venduti. In cambio del possesso della licenza, i taxi hanno il diritto di *maraud* o *chiamata*⁴ l'accesso alle corsie riservate, comprese le corsie degli autobus. Le tariffe sono soggette a dei prezzi massimi.

Nel 2009, la legge sullo sviluppo e la modernizzazione dei servizi turistici, nota come Legge Novelli,⁵ ha introdotto il **noleggjo auto con conducente** (VTC). In pratica, la legge ha avviato una liberalizzazione del settore *grande remise*. Il settore *grande remise* riguardava attività di trasporto passeggeri con prenotazione (e con nessuna possibilità di *chiamata*), principalmente da alberghi. Le imprese *grande remise* (come la Chabé) lavoravano su un segmento complementare a quello dei taxi, rivolgendosi a una clientela privilegiata, con prezzi più elevati. La legge Novelli ha permesso di rendere più flessibile il settore *grande remise* ammorbidendo sostanzialmente le condizioni di avvio delle attività. Ai conducenti si richiede adesso di avere una normale patente B e un attestato professionale. Inoltre, i loro veicoli devono soddisfare alcuni requisiti tecnici e di comfort.

La legge ha anche eliminato alcuni limiti quantitativi.⁶ Tuttavia, l'accesso alla professione è sempre stato associato a un costo di ingresso relativamente elevato (250 ore di formazione, per un costo stimato di circa 3.000 euro).

La **legge LOTI** ha permesso alle aziende di trasporto pubblico su strada di costituire flotte di autisti, muniti di una licenza di presunta "capacità". Il titolare della licenza di capacità è soggetto alle stesse condizioni di esame e di ingresso di un conducente VTC privato, ma ha la possibilità di creare un'entità giuridica (una società) che può assumere una squadra di autisti. Per gli autisti che lavorano per la società, i requisiti di ingresso sono molto più flessibili: nessun esame, nessuna formazione, nessun controllo della fedina penale. La responsabilità, infatti, è esercitata dal titolare della licenza di capacità, la persona giuridica. La legge LOTI è stata inizialmente concepita per soddisfare particolari esigenze di mobilità. Ha permesso di garantire la continuità di alcuni servizi di mobilità pubblica in piccoli e medi agglomerati urbani (ad esempio l'estensione dell'ultimo tratto delle linee di autobus). La legge si applicava teoricamente solo al trasporto di gruppo ma è stata estesa fin dall'inizio al trasporto individuale.

³ Si fa riferimento alle licenze disciplinate dalla legge LOTI ou « Loi d'orientation des transports intérieurs » del 30 dicembre 1982.

⁴ Occuparsi dei passeggeri che li hanno chiamati per strada o tramite un'applicazione, occuparsi dei passeggeri che li attendono nelle linee di taxi nelle stazioni e negli aeroporti; attendere in una "stazione di taxi" dove un passeggero può sollecitarli direttamente o chiamarli.

⁵ LOI n.2009-88 del 22 luglio 2009 sullo sviluppo e la modernizzazione dei servizi turistici. La stessa legge Novelli ha ripreso una proposta del rapporto del gennaio 2008 della Commissione per la liberalizzazione della crescita francese guidata dall'economista Jacques Attali

⁶ L'accesso è gratuito e l'apertura delle attività è soggetta alle condizioni sopra menzionate. Il sistema di autorizzazione prefettizio è stato abolito e sostituito da un sistema dichiarativo. Il numero di veicoli per contraente non è più limitato. Tuttavia, il parcheggio su strade pubbliche rimane soggetto a prenotazione.

Lo status LOTI permette alle aziende (*'capacitaires'*) di assumere dipendenti e di negoziare direttamente con la piattaforma. Tuttavia, questo status non prevedeva fino a poco tempo fa la verifica della buona reputazione dei conducenti (non era previsto alcun controllo della fedina penale), né la verifica della patente (fatta eccezione per l'impresa che assumeva i conducenti) a differenza dei taxi e dei conducenti VTC.

Le piattaforme hanno approfittato di questa serie di regolamenti, e hanno utilizzato il quadro VTC e le disposizioni della legge LOTI per poter reclutare conducenti senza formazione. Ricorrere a società *'capacitaires'* che assumono conducenti con status LOTI ha permesso loro di accedere rapidamente a un pool di autisti.

Le diverse fasi della regolamentazione, dalla legge Thévenoud⁷ alla legge Grandguillaume⁸

La cosiddetta legge Thévenoud è stata la prima iniziativa a regolamentare il settore VTC dopo l'arrivo delle piattaforme. Il procedimento che ha portato alla legge si è svolto in un contesto di tensioni tra taxi e VTC⁹ e, dopo una consultazione, la missione è stata affidata al deputato del partito socialista Thomas Thévenoud nel febbraio 2014. Il disegno di legge è stato presentato nel giugno 2014, e la legge è stata promulgata il 2 ottobre 2014.

In particolare, la legge prevedeva l'introduzione di un esame di abilitazione all'esercizio di un'attività VTC. La legge prevedeva che le disposizioni degli esami fossero determinate entro un anno dalla promulgazione della legge. Tuttavia, queste disposizioni non sono mai state adottate. In questo contesto di vuoto giuridico, le autorità pubbliche hanno adottato disposizioni transitorie, che prevedevano, a partire dall'inizio del 2016, l'introduzione di un questionario a scelta multipla (MCQ). Automaticamente ciò ha abbassato il livello delle competenze professionali necessarie per esercitare l'attività. Di fatto, i candidati all'attività VTC non erano più obbligati a lavorare per un *"capacitaire"*, né a pagare l'alto prezzo della formazione precedentemente richiesta per esercitare la professione VTC. Le piattaforme hanno approfittato di questa situazione di vuoto giuridico. La legge Grandguillaume è nata in un contesto in cui emergevano le prime tensioni sulla remunerazione dei VTC¹⁰. Da un lato, a causa dell'aumento del numero di conducenti dovuto all'incertezza giuridica sugli esami VTC e all'utilizzo del questionario¹¹ MCQ, dall'altro per la decisione presa da Uber nell'ottobre 2015 di abbassare le tariffe e introdurre tariffe da 5 euro (abbassamento della tariffa minima dinamica da 8 euro a 5 euro). Questa guerra dei prezzi ha portato a diverse manifestazioni nel dicembre 2015 e nel gennaio 2016 e all'istituzione di una mediazione, affidata al deputato Laurent Grandguillaume nel gennaio 2016.

⁷ Legge n.2014-1104 del primo ottobre 2014 su taxi e noleggio auto con conducente

⁸ Legge n.2016-1920 del 29 dicembre 2016 relativa alla regolazione, responsabilità e semplificazione del settore del trasporto passeggeri.

⁹ Nell'autunno del 2013 i taxi avevano ottenuto dal governo un quadro di riferimento per il noleggio con conducente: dovevano essere soggetti a una tolleranza di 15 minuti tra la prenotazione e la presa in carico del cliente (ad eccezione dei clienti dei grandi hotel a quattro o cinque stelle e delle fiere). Un decreto è stato pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale del 28 dicembre 2013. La sua applicazione è stata però definitivamente sospesa nel febbraio 2014, poi definitivamente annullata nel dicembre 2014 dal Consiglio di Stato a cui hanno fatto riferimento le società VTC.

¹⁰ Si veda: Les Echos (2017)

¹¹ Diversi casi di truffe sono stati riferiti alla stampa. Si veda a titolo d'esempio Le Parisien (2016), Lyon Mag (2016).

È in continuità con la mediazione condotta da Laurent Grandguillaume che il deputato, insieme ad altri parlamentari, ha presentato un disegno di legge nel giugno 2016¹². La legge è stata adottata nel dicembre 2016. Le sue disposizioni sono entrate in vigore gradualmente tra la primavera del 2017 e il 1° gennaio 2018, fatta eccezione per la trasmissione dei dati (decreto pubblicato nell'agosto 2019).

Le disposizioni della cosiddetta legge Grandguillaume

La legge Grandguillaume ha stabilito regole standard per tutti gli operatori del trasporto passeggeri con veicoli di peso inferiore a 3,5 tonnellate (taxi, piattaforme, ambulanze, mototaxi). Ha istituito un esame congiunto per i taxi e le VTC, ha limitato le condizioni di attività dei 'capacitaires' LOTI, ha istituito nuove pratiche di consultazione e dialogo e ha stabilito il principio della trasparenza dei dati nel settore T3P.

Istituzione di un esame unico per taxi e VTC, affidato a un istituto di fiducia. Ispirandosi alla pratica dei brevetti sportivi, la legge definisce un nucleo di conoscenze e competenze comuni alle varie attività. Questo approccio delle competenze ha introdotto un sistema di sanzioni per quanto attiene la condotta, la gestione aziendale, la salute e sicurezza sul lavoro ed altre aree. La legge ha anche stabilito il principio della creazione di soggetti di fiducia per certificare gli esami; affida l'organizzazione di questi esami alle Camere dei Mestieri e dell'Artigianato¹³ (competenti per l'organizzazione degli esami di formazione per i taxi).

Le prime sessioni d'esame si sono svolte nel maggio 2017.

Limitazione dell'attività dei 'capacitaires' LOTI

La legge ha limitato l'attività dei 'capacitaires' LOTI nelle grandi aree urbane ed ha proibito l'attivazione dello status LOTI a veicoli con meno di dieci posti a sedere (compresi gli autisti) in aree urbane con più di 100.000 abitanti. È stato introdotto un periodo di transizione, fino all'inizio del 2018, per evitare di penalizzare i conducenti VTC. In questo periodo ai conducenti che lavoravano sotto lo status LOTI era permesso di diventare VTC senza necessariamente sostenere l'esame, a condizione che avessero almeno un anno di anzianità.

Organi di dialogo professionale - Comitato nazionale T3P e comitati locali T3P.

La legge stabilisce anche nuove pratiche di dialogo sociale, istituendo commissioni locali e nazionali per il dialogo professionale nel settore. Tutte le parti interessate del settore dei trasporti sono rappresentate in queste commissioni: lo Stato (Ministero dei Trasporti, Prefetto), la Regione (responsabile della politica dei trasporti), il Dipartimento (traffico e sicurezza), i rappresentanti dei datori di lavoro (Uber partecipa a queste commissioni come azienda di trasporto), i rappresentanti dei lavoratori e le associazioni degli utenti. Le commissioni permettono di gestire aspetti specifici (raccolta passeggeri negli aeroporti, nelle stazioni ferroviarie, segnalazione di problemi, condivisione di buone pratiche). Le commissioni svolgono anche un ruolo disciplinare.

¹² Si veda: <http://www.assemblee-nationale.fr/14/propositions/pion3855.asp>

¹³ In Francia la Camera del Commercio e dell'Artigianato (CMA) è una camera consolare che si occupa di questioni relative all'artigianato. Queste camere forniscono consulenza in materia di formazione, registrazione delle imprese e rappresentanza presso le autorità pubbliche per gli artigiani, gli apprendisti e le organizzazioni professionali dell'artigianato.

E' stata sollevata la questione della rappresentatività dei soggetti, in particolare per i VTC. L'approccio adottato è stato quello di far riferimento ai criteri che devono soddisfare i sindacati per essere riconosciuti come rappresentativi nelle aziende del settore privato (articolo L 2121-1 del Codice del lavoro). Secondo queste disposizioni, le organizzazioni possono candidarsi alle elezioni professionali: quando hanno almeno due anni di anzianità, possono giustificare un numero significativo di associati, possono certificare la loro trasparenza finanziaria¹⁴. Questo ha portato le piccole piattaforme a raggrupparsi intorno a un'organizzazione professionale, la federazione francese del trasporto passeggeri su prenotazione (FFTPR).¹⁵

Trasparenza dei dati

La legge ha inoltre stabilito il principio dell'obbligo per le piattaforme di comunicare all'autorità amministrativa tutti i dati rilevanti per il controllo dell'osservanza delle leggi e dei regolamenti vigenti, e di comunicare tali dati alle autorità di vigilanza.

L'idea era quella di obbligare le piattaforme, in caso di richiesta da parte di un'autorità amministrativa, a trasmettere i dati per poter individuare pratiche illecite, poter rispondere a specifiche rivendicazioni degli autisti sui tempi di collegamento - in particolare in relazione alle trattative tariffarie, ecc. Il decreto attuativo¹⁶ è stato emanato molto tardi, nell'agosto 2019.

In un comunicato stampa del Ministero dei Trasporti del 23 agosto 2019 si precisa che i decreti attuativi integreranno il decreto al fine di definire con precisione le informazioni richieste alle piattaforme. Ciò può portare a limitare la portata delle informazioni che possono essere richieste, in quanto il decreto originario dava una definizione abbastanza ampia dei dati.

Dalla legge Grandguillaume alla legge LOM¹⁷

Tra le disposizioni della legge Grandguillaume più osteggiate dalle piattaforme c'è quella relativa agli esami. Anche questa disposizione potrebbe essere modificata dalla legge LOM, la cui approvazione è prevista per novembre 2019. Questo disegno di legge introduce la possibilità di uno status facoltativo di responsabilità sociale per le piattaforme di trasporto (si veda il caso studio "Responsabilità sociale in Francia"). Ha anche proposto di rivedere le disposizioni della legge Grandguillaume sull'organizzazione degli esami.

Un emendamento legislativo, divenuto l'articolo 20 bis del disegno di legge, propone di riformare l'organizzazione degli esami e di affidarli non più alle camere di commercio e dell'artigianato, ma a persone approvate dall'autorità amministrativa - a condizioni stabilite per decreto. Queste persone devono godere di buona reputazione, dimostrare la loro capacità organizzativa, imparzialità e indipendenza. Una valutazione dell'organizzazione degli esami deve essere trasmessa al Parlamento entro un anno dalla promulgazione della legge. Questa disposizione è stata rafforzata da una recente decisione del Consiglio di Stato sulla formazione dei conducenti VTC. La decisione presa il 5 luglio 2019¹⁸

¹⁴ Di conseguenza, il costo per le piccole organizzazioni, a causa della necessità della relazione del revisore, è di circa 6.000 euro.

¹⁵ La 'Federazione francese dei Trasporti di Persone su Prenotazione'.

¹⁶ Decreto N.2019-866 del 21 Agosto 2019, Gazzetta ufficiale n.195 23 Agosto 2019

¹⁷ Progetto di Legge di orientamento della mobilità (TRET18221032L)

¹⁸ Consiglio di Stato n. 413040, disponibile all'indirizzo: <https://www.legifrance.gouv.fr/affichJu->

annulla parzialmente il decreto del 6 aprile 2017, applicando la legge Grandguillaume sull'organizzazione degli esami delle camere dei mestieri e dell'artigianato.

Il tribunale era stato adito dalla federazione delle piattaforme di trasporto VTC (FFTPR). Per il Consiglio di Stato, l'organizzazione degli esami per i conducenti di taxi e VTC da parte delle Camere dei mestieri e dell'artigianato (CMA) "può portare a una violazione illegittima della libertà di impresa". Poiché alcuni membri del CMA sono tassisti, possono quindi, "avere interesse a limitare l'accesso a queste professioni, in particolare a quella di autista VTC". Questa decisione è stata accolta con favore dalle piattaforme e criticata dai rappresentanti del VTC e da Laurent Grandguillaume.

Valutazione della misura

Dialogo sociale

La legge è un esempio di ampliamento del campo d'azione degli attori del dialogo sociale attraverso l'istituzione di un dialogo multi-stakeholder in cui sono presenti gli attori del settore, gli utenti e l'autorità di regolamentazione.

La legge evidenzia anche la difficoltà di stabilire la rappresentatività delle nuove categorie di lavoratori autonomi della piattaforma. I criteri per stabilire la rappresentatività sono stati copiati da quelli applicati alle elezioni nelle imprese. Tali regole richiedono due anni di anzianità ed il riconoscimento delle cinque grandi confederazioni come "rappresentanti legittime".

Di conseguenza, i nuovi sindacati VTC (ad esempio SCP VITC), così come le associazioni VTC, sono stati esclusi, con la conseguenza che alcuni sindacati presenti nella Commissione hanno pochissimi driver che lavorano sulle piattaforme. In futuro, in caso di conflitto, potrebbero sorgere delle difficoltà.

È necessario arbitrare tra la fluidificazione del mercato o la professionalizzazione di un settore?

La legge aiuta a garantire una concorrenza leale e ad evitare il dumping sociale tra le piattaforme e le altre imprese e contribuisce alla professionalizzazione delle piattaforme che operano nel settore del trasporto passeggeri.

È indiscutibile che la legge abbia permesso di facilitare i rapporti tra taxi e VTC; ma le piattaforme e i detrattori sostengono che gli esami sarebbero troppo impegnativi.

Esami

L'effetto della riforma degli esami necessari all'esercizio della professione VTC, motivata dall'obiettivo di consentire una convergenza delle competenze professionali tra i diversi professionisti del trasporto privato e pubblico di passeggeri, è stata oggetto di un intenso e continuo dibattito sin dall'entrata in vigore della legge Grandguillaume. Per coloro che si sono opposti all'introduzione di un esame standard, questo è stato considerato come una barriera all'ingresso (a causa di un basso tasso di successo all'esame e della mancanza di sessioni d'esame). L'eccessiva complessità degli esami è citata come un fattore che influenza il tasso di successo. Secondo la maggior parte dei tassisti la mancanza di sessioni d'esame dovuta al fatto che le camere del commercio e dell'arti-

riAdmin.do?idTexte=CETATEXT000038748656.

gianato sarebbero riluttanti a organizzare corsi.

Tuttavia, è difficile dimostrare le argomentazioni relative agli esami e alle sessioni. Ad esempio, sulla base dei dati dell'Ile de France, che rappresenta il 72,6% dei 44.246 conducenti VTC iscritti nel registro del Ministero dei Trasporti¹⁹ (dati al 24 agosto 2019), il tasso di successo negli esami, che è stato di circa l'80% (con MCQ), è diminuito sostanzialmente con le prime sessioni (tasso di successo medio del 39% sulle prime sette sessioni),²⁰ ma questa cifra da allora è cresciuta notevolmente. Secondo i dati della Camera dell'artigianato e dei mestieri, è stato pari al 78,3% (media non ponderata) nelle sette sessioni organizzate tra settembre 2018 e aprile 2019.²¹

Né sembra possibile sostenere le argomentazioni addotte sul basso numero di sessioni. Sempre sulla base dei dati della regione Ile de France, nei dieci mesi da settembre 2018 a giugno 2019 sono state organizzate dieci sessioni d'esame. Per l'anno solare 2019 si svolge un test ogni due mesi, con 1.500 posti previsti.

L'impatto delle modifiche normative sul numero effettivo di VTC registrate è complicato da evidenziare. Il registro VTC del Ministero dei Trasporti permette di conoscere in un determinato momento tutte le persone autorizzate ad esercitare, cioè i titolari della licenza VTC. L'obbligo imposto ai conducenti LOTI di ottenere la tessera professionale per l'iscrizione e la prosecuzione dell'attività, entrato in vigore nel primo trimestre del 2018^{22*23}, può aver contribuito a gonfiare il numero di iscrizioni al registro all'inizio del 2018. Inoltre, non vi è alcuna garanzia che tutte le VTC registrate (44.246 al 24 agosto 2019, ad esempio) siano "attive". Le piattaforme non comunicano in modo trasparente il numero di drivers VTC.

Ciononostante i dati del registro mostrano una tendenza costante dal 2015 verso un aumento del numero di VTC registrate, che è ben lungi dal rallentare nel periodo recente (vedi grafico).

L'unica cifra fornita dalle piattaforme proviene da Uber, nello studio sui redditi degli autisti pubblicato nel gennaio 2019, che riporta un totale di 28.000 autisti nel 2018, di cui il 70% sono lavoratori autonomi e il 30% dipendenti di aziende di trasporto. I dati del registro del Ministero dei Trasporti mostrano una tendenza alla diminuzione del numero di microimprenditori nella forza lavoro iscritta, a vantaggio di altre tipologie di lavoro (SASU, EURL, ecc.) più compatibili con l'esercizio della professione.

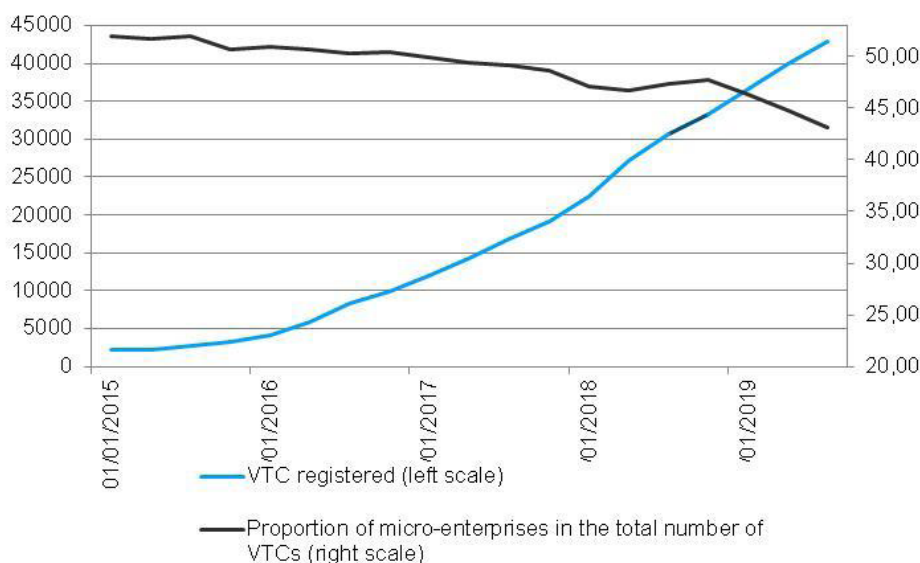
19 Si veda: <https://registre-vtc.developpement-durable.gouv.fr/public/recherche-avancee/init-modif>

20 Si veda: *Pilotcity* (2017)

21 Si veda: <https://www.crma-idf.com/fr/espace-presse/actualites.html?op=detail&ref=11&refModule=123>

22 Questo punto è evidenziato in particolare nel primo contributo dell'Osservatorio Nazionale del Trasporto Pubblico e Privato (2018)

Grafico: evoluzione dello stock di VTC iscritti nel registro degli operatori VTC, dati trimestrali e quota di microimprenditori



Fonte: <https://registre-utc.developpement-durable.gouv.fr/public/recherche-avancee/init-modif>

Entrate e ricavi

In assenza di una raccolta dati da parte delle autorità pubbliche e di requisiti di trasparenza imposti alle piattaforme, è piuttosto impegnativo fornire stime sul reddito degli autisti. La pacificazione dei rapporti tra taxi e VTC a seguito dell'entrata in vigore della legge Grandguillaume sarebbe dovuta all'effetto positivo che la legge avrebbe avuto sui redditi, in particolare attraverso la regolamentazione del numero di autisti (come rilevato tramite le interviste condotte per lo studio). Ma la legge avrebbe anche avuto l'effetto di incoraggiare le frodi (come spiegato di seguito) per l'ottenimento di carte professionali false, con conseguenti sotto dichiarazioni delle entrate alle autorità interessate (Urssaf, vedi le testimonianze dell'UFV nell'articolo su Le Monde del 28 gennaio 2019).

In mancanza di dati trasparenti, le fonti statistiche divergono. Nell'ambito di una campagna di trasparenza, Uber ha pubblicato nel gennaio 2019 le statistiche sulla retribuzione dei conducenti autonomi che utilizzano la sua applicazione (Uber, 2019). Secondo questa fonte, il reddito netto mensile di un conducente "tipo" ammonterebbe a 1.617 euro, per un orario di lavoro medio di 45,3 ore alla settimana (orario di lavoro medio dei lavoratori autonomi, fonte INSEE). Queste cifre non sono "discutibili" poiché non vi è accesso ai dati originali. Sono anche molto diverse da quelle disponibili da altre fonti.

Nel 2017, nella relazione prodotta nell'ambito della mediazione richiesta dal governo nel dicembre 2016 nel contesto della controversia tra i driver VTC e Uber a seguito dell'aumento delle tariffe applicate dalla piattaforma, il governo ha chiesto al mediatore di fornire chiarimenti sul prezzo. La relazione prodotta dal mediatore ha effettuato per la prima volta un'analisi della situazione finanziaria e delle condizioni di lavoro degli autisti. Di conseguenza, un autista potrebbe guadagnare un reddito netto mensile di circa 1.700 euro, ma per un tempo di connessione di 60 ore. Il rapporto del mediatore ha anche sottolineato che "molti drivers dicono di non poter raggiungere le cifre di reddito annunciate da Uber, nonostante trascorrono più di 60 ore in auto alla settimana".

Frodi

Secondo la maggior parte dei comitati e dei sindacati del VTC, la maggior parte delle frodi concerne l'acquisto di carte false (si vedano le dichiarazioni dell'UF citate da Le Monde il 28 gennaio 2019, e l'intervista di Sayah Baaroun di SCP VTC da parte del canale di informazione LCI il 16 luglio 2019). Nel luglio 2019, un incidente che ha coinvolto un autista con una carta professionale VTC falsa ha attirato l'attenzione dei media sulla situazione. Secondo il canale LCI, tra i 4.000 e i 5.000 autisti VTC sarebbero in possesso di carte professionali false, condizione che dovrebbe essere gradualmente regolarizzata con l'introduzione delle carte biometriche decisa dal governo nell'ambito della campagna per la sicurezza delle identificazioni professionali dei conducenti VTC adottata nel giugno 2019.²³

I limiti dell'esenzione dalle normative settoriali

Nel contesto delle profonde trasformazioni favorite dalle piattaforme, la legge Grandguillaume mostra la difficoltà di armonizzare le norme applicabili alle attività svolte dalle professioni che operano su un unico e medesimo "mercato rilevante" (ai sensi dell'analisi competitiva) in assenza di una regolamentazione settoriale e in particolare del controllo delle condizioni di lavoro e delle tariffe minime.

Il desiderio di professionalizzare i lavoratori attraverso gli esami è ostacolato dalla mancanza di capacità di controllare le condizioni di lavoro e quindi il reddito. Una delle richieste ricorrenti dei rappresentanti degli autisti è quella di richiedere una tariffa/prezzo minimo per la corsa. Una richiesta formulata da tutti i sindacati degli autisti VTC, e da non confondere con il salario minimo, che verrebbe negoziato a livello settoriale e non su base unilaterale e volontaria caso per caso come proposto dal disegno di legge LOM (si veda il caso studio sulla responsabilità sociale).

²³ Vedi Ministero della Transizione dell'Ecologia e della Solidarietà

Bibliografia

Articoli

Amar, N., Maymil, V., Viossat, L. C., Leconte, M., e Sauvant, A. (2019), "La Regulation du secteur des voitures de transport avec chauffeur et des taxis", Rapport to IGAS N°2018-050R.

Commissariat général à l'égalité territoriale (2018), 'Les Taxis Et VTC En 2016-2017 Rapport De L'Observatoire National Des Transports Publics Particuliers De Personnes', Le service de la données et des études statistiques (SDES), Parigi, disponibile all'indirizzo: <https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/sites/default/files/2018-11/datalab-39-t3p-taxis-vtc-2016-2017-juillet-2018.pdf>.

Uber (2019), *Study on Driver Incomes in 2018*, Uber publishing.

Articoli di giornale / comunicati stampa

LCI (2016), "VTC : tricherie massive à la première cession d'examens du diplôme de chauffeur", 30 aprile, disponibile all'indirizzo: <https://www.lci.fr/societe/vtc-tricherie-massive-a-la-premiere-cession-dexamens-du-diplome-de-chauffeur-1507234.html>.

Le Monde (2019), "Uber assure que le revenu horaire d'un chauffeur est de 9,15 euros net", 28 gennaio, disponibile su https://www.lemonde.fr/economie/article/2019/01/28/face-a-la-mobilisation-des-chauffeurs-de-vtc-uber-veut-jouer-la-transparence_5415605_3234.html

Le Parisien (2016), 'VTC : l'examen de 501 candidats chauffeurs invalidés pour tricherie', 30 aprile, disponibile all'indirizzo: <http://www.leparisien.fr/economie/vtc-l-examen-de-501-candidats-chauffeurs-invalide-pour-tricherie-30-04-2016-5756671.php>.

Les Echos (2017), "Y-a-t-il eu une paupérisation des chauffeurs VTC, comme l'affirme Laurent Grandguillaume?", 3 febbraio, disponibile all'indirizzo: <https://www.lesechos.fr/2017/02/y-a-t-il-eu-une-pauperisation-des-chauffeurs-rtc-comme-laffirme-laurent-grandguillaume-161279>.

Lyon Mag (2016), 'Lyon : Une examinatrice donne le diplôme de chauffeur VTC contre 500 €', 5 novembre, disponibile su: <https://www.lyonmag.com/article/84027/lyon-une-examinatrice-donne-le-diplome-de-chauffeur-rtc-contre-500>.

Ministère de la Transition écologique et solidaire (2019), "Lancement de la campagne de sécurisation des cartes professionnelles de conducteurs VTC", comunicato stampa, Parigi, 3 giugno, disponibile sul sito: <https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/lancement-campagne-securisation-des-cartes-professionnelles-conducteurs-rtc>.

Siti web

CRMA (2019), *Examens Taxi/VTC*, pagina web, disponibile all'indirizzo: <https://www.crma-idf.com/fr/espace-presse/actualites.html?op=detailef=11efModule=123>.

Ministère de la Transition écologique et solidaire (2018), *Registre des exploitants de VTC*, pagina web, disponibile all'indirizzo: https://www.eurofound.europa.eu/sites/default/files/ef_publication/field_ef_document/ef18055en.pdf.

Pilotcity (2017), 'Examen VTC : Le bilan 2017', pagina web, disponibile all'indirizzo: <http://www.pilotcity.fr/blog/examen-rtc-le-bilan-2017/>.

Louis-Charles Viossat (IGAS), Franck Bonot (SPIN Consulting, UNSA Transport al momento dell'adozione della legge Grandguillaume), Sayah Baaroun (Secrétaire general SCP VTC), più contatti intrapresi dall'autrice del c con rapporto con diversi esperti nell'ambito della rete Sharers & Workers.

CASO 2 – COOPCYCLE

Descrizione della misura

Coopcycle si propone di offrire un'alternativa concreta e praticabile agli operatori delle consegne in bicicletta. Permette loro di superare la precarietà attraverso la creazione di una propria cooperativa.

All'inizio Coopcycle era un software per sviluppare in Francia una piattaforma alternativa alle piattaforme capitalistiche. Il progetto è nato dopo il fallimento di Take Eat Easy nel 2016, dall'incontro tra Alexandre Segura, sviluppatore vicino al movimento *'Nuit Debout'* e un attivista anti-piattaforme e creatore del CLAP, un collettivo di rider indipendenti di Parigi Jérôme Pimot, anche lui ex corriere per Take Eat Easy e Deliveroo.

Coopcycle punta diventare un gruppo europeo di cooperative e associazioni di fattorini in bicicletta Riunisce tre tipi di operatori: i rider che desiderano aderire a una cooperativa o associazione locale; i ristoratori che vogliono impegnarsi in un servizio di consegna ecologica e socialmente responsabile; e l'associazione "Coopcycle", che assicura il coordinamento delle diverse cooperative. Coopcycle si occupa anche dello sviluppo, della mutualizzazione e delle regole di utilizzo degli strumenti comuni. L'approccio è orizzontale: Coopcycle tiene insieme le cooperative locali.

Tre i principali servizi condivisi: in primo luogo, il software della piattaforma, che permette ai membri della federazione di gestire le loro consegne (modulo logistico) e di gestire gli ordini (servizio e-commerce). In secondo luogo, l'applicazione per smartphone che può essere utilizzata per gli ordini. E in terzo luogo, l'offerta commerciale congiunta, in particolare nei confronti dei "clienti *key account*". Non tutte le cooperative utilizzano l'applicazione per smartphone. In questo caso, gli ordini vengono presi manualmente. Altri servizi condivisi includono visibilità e marchio; servizi amministrativi e legali come ricevute, contratti, inquadramento legale; garanzia di pagamento, come garanzia di pagamenti istantanei, aiutando così la stabilità finanziaria per le cooperative, finanziamenti e inviti a presentare proposte; assicurazioni, compresa la negoziazione di contratti di assicurazione di gruppo; formazione solidale; e acquisti in pool.

Coopcycle riunisce (nell'autunno 2018) una trentina di cooperative provenienti da Spagna, Francia, Belgio, Germania, Regno Unito e Italia (vedi mappa), con 70 persone/riders.

Figura 1. Ubicazione delle cooperative Coopcycle



Fonte: Coopcycle

Il software è stato lanciato all'inizio di ottobre 2018. Nella primavera del 2019 è stato utilizzato in una decina di cooperative in Francia, Spagna, Belgio, Germania, Italia e Regno Unito da una sessantina di persone. La cooperativa più grande, con 15-20 corrieri si trova a Parigi. Il progetto si sta sviluppando con nuove associazioni ad Alfortville, Bordeaux, e le cooperative di Grenoble, associate nel marzo 2019.

Coopcycle fa anche parte del gruppo *Plateformes en Commun*, un'iniziativa lanciata nel 2017 dall'associazione francese *Coop des Communs* per federare progetti di piattaforme cooperative che condividono l'obiettivo di coniugare l'economia sociale e solidale ed i beni comuni

Governance delle cooperative/rete

Diversi principi di governance regolano i legami tra l'associazione Coopcycle e le cooperative locali.

Coopcycle ha istituito una licenza, che si basa sul lavoro di Dimitry Kleiner all'interno della Peer 2 Peer Foundation (licenze di reciprocità). La licenza (Coopy-left) richiede alle strutture che utilizzano il software CoopCycle di soddisfare i seguenti criteri: adottare un modello cooperativo e regolarizzare i propri fornitori mediante un contratto di lavoro standard o una società di "portage salarial" (cfr. riquadro 1) e soddisfare la definizione di Economia Sociale e Solidale (ESS) come previsto dalla legislazione nazionale/eventualmente europea (cfr. riquadro 2). Il software CoopCycle non è open source: il suo codice sorgente è disponibile su GitHub, ma il suo uso commerciale è riservato alle aziende cooperative. L'idea è di estendere l'uso della licenza a piattaforme che operano in altri settori di attività.

Ogni cooperativa locale è libera di fissare le proprie tariffe ai clienti e di stabilire il metodo di determinazione dei prezzi (percentuale dell'ordine, prezzo per corsa, prezzo per ora, pacchetto a prezzo fisso, ecc.)

A livello locale, i corrieri decidono insieme:

- Il livello del contributo secondo lo status giuridico (cooperativa, associazione, ente istituzionale);
- L'allocazione del fondo comune;
- Il sistema di pagamento per la fornitura di servizi.

A lungo termine, si prevede che una trattenuta del 3% finanzia l'associazione ed un contributo pari al 5% sul fatturato delle cooperative.

Il fatturato totale non è riportato ufficialmente.

Box 1: Il “portage salarial”

Il “portage salarial” è una nuova forma di contrattuale caratterizzata da un rapporto tripartito che coinvolge una società ombrello, un lavoratore e una società cliente. Viene firmato un contratto sia tra la società ombrello e il cliente (contratto di *portage salarial*), sia tra la società ombrello e il lavoratore (contratto di lavoro).

La società ombrello riceve l'onorario del lavoratore e lo versa a quest'ultimo dopo aver dedotto le spese di gestione e tutti gli oneri sociali. Il portage salarial cumula i vantaggi dell'indipendenza e della retribuzione.

Questo schema è rimasto marginale per molto tempo prima di registrare una crescita significativa negli anni 2000 e con l'entrata nel Codice del Lavoro nel giugno 2008.

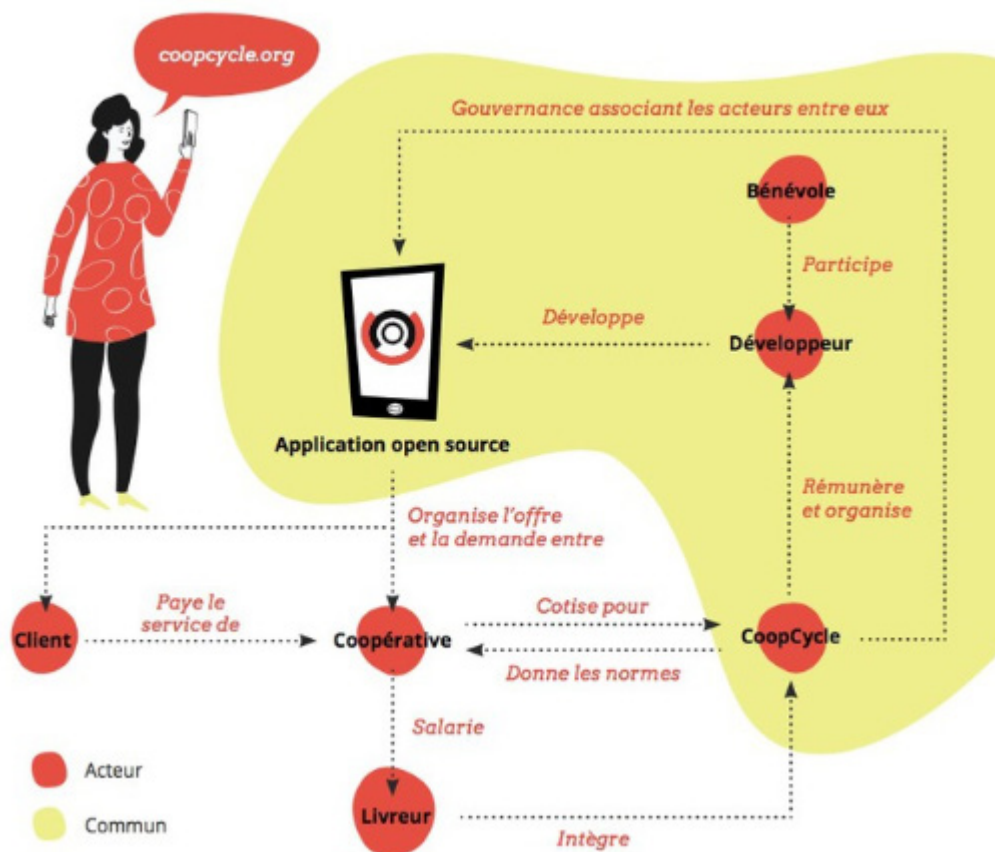
Tale sistema è stato infatti introdotto nel Codice del lavoro con la legge n. 2008-596 del 25 giugno 2008 di riforma del mercato del lavoro. Le sue condizioni di esercizio sono state poi riviste dall'Ordine n. 2015-380 del 2 aprile 2015. È definito negli articoli L1254-1 e seguenti del Codice del lavoro.

Box 2: Economia sociale e solidale (SSE)

L'economia sociale e solidale (ESS) è talvolta conosciuta solo come economia sociale o economia dei beni comuni. L'economia sociale è anche conosciuta come “terzo settore”, in relazione alle attività del settore pubblico e privato.

Comprende organizzazioni come cooperative, mutue, associazioni o fondazioni. Un'impresa sociale è un'impresa che genera ricavi con obiettivi prevalentemente sociali, le cui eccedenze vengono reinvestite a questi fini nel mercato o nella comunità, piuttosto che fornire profitti agli azionisti e ai proprietari. L'impresa sociale applica un approccio imprenditoriale per affrontare le questioni sociali e creare un cambiamento positivo nella comunità.

Figura 2: Il modello Coopcycle



Fonte: Coopcycle

Descrizione delle piattaforme

Coopcycle si rivolge ai gig worker in bicicletta. Il target non sono gli studenti né i quartieri svantaggiati; l'obiettivo è quello di permettere ai rider di organizzarsi in cooperative locali per diventare autonomi e beneficiare di migliori condizioni di lavoro. Prevede un'assicurazione per le biciclette in caso di incidente, la messa in comune degli strumenti (software, assistenza legale, marketing, ecc.) e un luogo di incontro. Coopcycle è completamente configurabile da ogni cooperativa in base alle esigenze del mercato locale e alle aspettative dei ristoratori e delle aziende di consegna. È possibile assumere corrieri a termine (ad es. studenti) per gestire i picchi durante un'attività. Per queste assunzioni temporanee, l'idea è quella di favorire *il portage salarial*.

Le modalità di organizzazione del lavoro e di governance sono state discusse in gruppi di lavoro che hanno presentato i loro risultati nella primavera del 2019. Di seguito si riassumono le conclusioni di questi gruppi.

Status dei lavoratori

Saranno possibili diversi status, in quanto non è possibile applicare in tutti i paesi lo statuto di lavoratore dipendente, né tutti i rider lo desiderano. A Parigi, per esempio, tutti i lavoratori della cooperativa saranno dipendenti. Altre cooperative in Europa vogliono che i loro lavoratori rimangano autonomi. Lo status di dipendente può essere ottenuto appoggiandosi alle strutture di sup-

porto esistenti: con SMART in Belgio, con la *Coopérative d'Activité et d'Emploi* OPTEOS (vedi Box 3) a Lille. I membri dell'associazione Coopcycle vorrebbero comunque prima o poi avere uno status di dipendenti.

Box 3: Cooperative di attività e di impiego

Le cooperative di attività e di impiego in Francia assistono i titolari di progetti imprenditoriali per l'avvio della loro attività, offrendo loro di diventare *imprenditori-salariati*. Il titolare del progetto può lavorare in piena autonomia per trovare i clienti e fornire i suoi servizi. Tuttavia, egli è legato alla cooperativa da un contratto di lavoro. La cooperativa raccoglie i ricavi delle vendite aziendali e li restituisce al proprietario del progetto sotto forma di stipendio, una volta detratte le spese sociali e le spese di gestione.

Questo stato di lavoro è simile al *portage salarial* ma va oltre, offrendo un vero e proprio supporto individuale al proprietario del progetto. È un'alternativa alla creazione di un'azienda o di un'attività freelance (microimpresa).

La legge sull'economia sociale e solidale ha specificato lo status giuridico delle cooperative di lavoro e di attività in Francia. Le cooperative di lavoro e di attività in Francia sono società cooperative e partecipative (*Sociétés coopératives et participatives*, SCOP). Significa che sono gestite in modo partecipativo. Le cooperative di attività e di impiego fanno parte dell'economia sociale e solidale. Coinvolgono 6.500 dipendenti e 1.500 addetti al supporto, e 100 milioni di euro di fatturato cumulato (2012).

La struttura supporta gli imprenditori in tre fasi.

Quando un imprenditore entra in una cooperativa, firma un contratto chiamato "contratto di sostegno per la creazione di un'impresa" (*Contrat d'Appui au projet d'Entreprise*, CAPE). La firma di questo contratto darà accesso alla protezione sociale e all'assicurazione professionale necessaria per avviare un'attività. Quando l'imprenditore invia la prima fattura e riceve il primo pagamento, il contratto di assistenza per la costituzione di un'impresa si trasforma in un contratto a tempo indeterminato (*Contrat à Durée Indéterminée*, CDI), ed egli diventa un dipendente della cooperativa, guadagnando il suo stipendio. Naturalmente, questo stipendio cresce in relazione ai ricavi legati alle vendite della sua azienda, l'*imprenditore-salariato* non può avere uno stipendio di 0 €, quindi la sua azienda deve avere un reddito minimo per poter ottenere un contratto a tempo indeterminato. Inoltre, l'accordo stabilisce l'importo della parte fissa e la componente variabile della retribuzione dell'imprenditore con contratto. Nei fatti il reddito da "imprenditore salariato" dipende da quanti introiti si apportano alla cooperativa di lavoro e di attività. Nella maggior parte delle cooperative di lavoro e di attività in Francia il pagamento è pari a circa il 50-60% del fatturato. A tre anni dalla data della sua adesione, l'imprenditore diventa obbligatoriamente socio della cooperativa di attività e di impiego. In qualità di socio, partecipa alla vita quotidiana e alle decisioni della cooperativa.

Condizioni di lavoro / Retribuzione e orario di lavoro

L'obiettivo, per i dipendenti delle cooperative e delle associazioni aderenti a Coopcycle, è di rendere possibile il lavoro a tempo pieno, con una retribuzione al di sopra del salario minimo legale: 1.500 € netti al mese (contro i 1.522 € lordi mensili per il salario minimo, ossia 1.204 € netti al 1° gennaio 2019). L'obiettivo è quindi, circa il 25% al di sopra del salario minimo. La retribuzione è fissata su base oraria, non a turni; è garantito un numero minimo di ore lavorative settimanali e la prevedibilità dell'orario di lavoro. Il reddito lordo associato ammonta a € 40/ora (da confrontare con € 10,7/ora per il costo orario a livello SMIC).

Condizioni di lavoro / Qualità della vita sul lavoro

Garantire buone condizioni di lavoro è una priorità per Coopcycle. Queste condizioni (carica delle biciclette, condizioni climatiche, durata dei tour) sono integrate nel regolamento interno delle cooperative sotto forma di statuti. L'attrezzatura è fornita dalla cooperativa (biciclette del valore di circa 4.000 euro). Le cooperative forniscono anche tutti gli altri materiali (cuffie, ecc.).

Assicurazioni/mutue

L'obiettivo di Coopcycle è quello di negoziare contratti di assicurazione collettiva "su misura" per le aziende di consegna in bici. Sono stati presi contatti con MAIF - una società di assicurazione mutualistica fortemente impegnata a sostenere la cosiddetta economia "collaborativa" - per determinare il tipo di copertura adeguato alle esigenze.

Contratti collettivi

In Francia sono stati creati dei gruppi di corrieri. In alcuni casi sono state istituite sezioni sindacali a livello locale, in particolare a Bordeaux (affiliata alla CGT). Sono in corso discussioni per applicare dei contratti collettivi ai corrieri. In Svizzera, ad esempio, è stato stabilito un collegamento al contratto collettivo di lavoro per gli autotrasportatori.

Valutazione della misura

Coopcycle offre un modello di business alternativo a quello delle piattaforme capitalistiche di distribuzione cibo. Piuttosto che fare della remunerazione dei corrieri la variabile di aggiustamento su cui agisce la piattaforma (su questo punto si veda Aguilera, Dablanc e Rallet, 2018), l'obiettivo di Coopcycle è quello di garantire ricavi dignitosi, con bassi margini di guadagno per ristoratori e clienti. Ma questo è possibile solo perché Coopcycle non si posiziona nel segmento competitivo delle piattaforme tecnologiche per il cibo a basso prezzo, "che non consentono di pagare i corrieri in modo dignitoso", ma nella parte più redditizia della "consegna dell'ultimo miglio". La contropartita della maggiore remunerazione è quindi un prezzo più alto per il servizio. La concorrenza e le guerre dei prezzi caratterizzano il mercato delle consegne di cibo mediante piattaforme, al punto che le piattaforme oggi stanno anche creando ristoranti virtuali.



“La consegna dell'ultimo miglio è qualcosa che, con l'enfasi sull'ecologia, le preoccupazioni sulla congestione urbana, sta funzionando molto bene ora. (...) È spesso redditizia per le cooperative di consegna con la cargo bike. È facile trovare contratti a prezzi più alti. Spesso anche i riders che cominciano ad auto-organizzarsi fanno pagare prezzi troppo bassi. Hanno paura e non si rendono conto della qualità del loro servizio. E così, infatti, è con il feedback fin dalla nostra creazione che possono aumentare i prezzi perché è un servizio richiesto, ed è un servizio di qualità quello che spesso forniscono” (iscritto Coopcycle)

Il modello di business è ancora instabile. Il primo bilancio per l'associazione Coopcycle è stato approvato nella primavera del 2019, con i fondi ottenuti nell'ambito del premio ESS della Città di Parigi. La sovvenzione coprirà i costi di viaggio, le spese di infrastruttura (server, hosting e alcuni servizi necessari), per citarne alcuni. Ma la maggior parte del costo di sviluppo degli strumenti standard si è basata sul lavoro gratuito, per un costo totale di sviluppo stimato (intervista alla fonte) di 200.000 euro. Si pone quindi una questione sui mezzi finanziari destinati alle iniziative basate sui beni comuni. Un approccio possibile è quello di riconoscere le positività per le città di questo tipo di piattaforme e di fornire loro sovvenzioni pubbliche. Esempi di sovvenzioni concesse dai comuni esistono in Francia, in particolare a Parigi, con una piattaforma di integrazione “*Les lulu dans ma rue*”. Oggi, circa il 12% del fatturato dell'associazione Coopcycle proviene da finanziamenti pubblici.

Bibliografia

Articoli

Aguilera, A., Dabanc, L. e Rallet, A. (2018), "L'envers Et L'endroit Des Plateformes De Livraison Instantanée, Enquête Sur Les Livreurs Micro-Entrepreneurs À Paris", *Revue Réseaux*, n. 212.

Articoli di giornale / Comunicati stampa

Mediapart (2019), *Le blog de CoopCycle*, comunicato stampa, disponibile all'indirizzo: <https://blogs.mediapart.fr/coopcycle/blog>.

Siti web della piattaforma

Coopcycle (2018), *pagina web Coopcycle*, disponibile all'indirizzo: <https://coopcycle.org/fr/>.

<https://lescoursiersfrancais.fr/comparatif/>

Les cousins français (2019), " *Comparatif du coursier à vélo: Uber Eats-Deliveroo-Stuart-Coursier FR-Frichti-Nestor*", pagina web, disponibile su: <https://lescoursiersfrancais.fr/comparatif/>

Discussioni e interviste con diversi iscritti a Coopcycle.

CASO 3: La responsabilità sociale della piattaforma

Descrizione della misura

Le due fasi della responsabilità sociale

Dal 2016 la Francia si è impegnata in un approccio di regolamentazione sociale per quanto riguarda i lavoratori delle piattaforme che privilegia il principio della “responsabilità sociale delle piattaforme”. Questo approccio è il risultato di una scelta specifica in termini di scenario normativo che consiste nel dare priorità al miglioramento concreto dei diritti dei lavoratori attraverso il rafforzamento delle piattaforme, e indipendentemente dalle condizioni contrattuali, cioè adottando un approccio pragmatico a piccoli passi.

Si possono distinguere due fasi. La prima è stata avviata con l'adozione della legge sul lavoro dell'8 agosto 2016²⁴ e dell'articolo 60 della stessa legge, che ha introdotto il principio della “responsabilità sociale” delle piattaforme. La seconda fase è iniziata nella primavera del 2018, quando il Parlamento ha esaminato il disegno di legge sulla riforma della formazione professionale²⁵ proposto dal nuovo governo a seguito delle elezioni presidenziali del maggio 2017. Su iniziativa di un deputato della nuova maggioranza e co-relatore del disegno di legge, è stato introdotto un emendamento che consente alle piattaforme di adottare statuti unilaterali che specificano le condizioni per l'esercizio della loro responsabilità sociale. Il Consiglio costituzionale ha respinto l'emendamento (adottato come articolo 66 della legge) nell'estate del 2018²⁶.

Il progetto è stato reintrodotta nell'autunno 2018, nell'ambito del progetto di legge sull'orientamento alla mobilità²⁷. L'articolo 20 del disegno di legge consente alle piattaforme che rientrano nell'ambito della responsabilità sociale, principalmente le piattaforme *Don't GIG Up* di tipo 1 e 2, che operano nel settore della mobilità, la facoltà di adottare statuti unilateralmente. Il disegno di legge propone anche misure per introdurre obblighi di trasparenza delle piattaforme nei confronti dei lavoratori da esse intermediati. Un emendamento del governo (articolo 20 bis) propone di rendere meno rigide le condizioni per l'esercizio della professione VTC (si veda il caso di studio sulla “legge Grandguillaume”). Infine, l'emendamento 3299 (articolo 20 quinquies) autorizza il governo ad adottare misure legislative, tramite decreti, per determinare i termini e le condizioni per la rappresentanza dei lavoratori della piattaforma. È previsto un periodo di transizione di dodici mesi dalla promulgazione della legge.

24 Loi no. 2016-1088 du 8 août 2016 relative au travail, à la modernisation du dialogue social et à la sécurisation des parcours professionnels/ Loi no. 2016-1088 du 8 agosto 2016 relative al lavoro, alla modernizzazione del dialogo sociale e alle carriere professionali.

25 Loi n° 2018-771 du 5 septembre 2018 pour la liberté de choisir son avenir professionnel/Legge n° 2018-771 del 5 settembre 2018 per la libertà di decidere della propria carriera professionale.

26 Principalmente per motivi procedurali.

27 Proposta di legge sull'orientamento della mobilità (TRET1821032L): <https://www.legifrance.gouv.fr/affichLoiPreparation.do?idDocument=JORFDOLE000037646678type=generalype-Loi=projegislature=15>

Il progetto è stato oggetto di un intenso dibattito in Francia dall'autunno 2018, con molte posizioni diverse assunte dai sindacati, dalle imprese delle piattaforme e dal dialogo sociale.

Nell'estate del 2019, questa seconda fase non è stata completata. In effetti, i deputati e i senatori non sono riusciti a trovare un accordo su un testo comune nel comitato congiunto delle assemblee del 10 luglio 2019, e il progetto di legge tornerà all'Assemblea nazionale nel novembre 2019. Inoltre, dopo l'adozione della legge, inizierà una nuova fase nel campo del dialogo sociale. Durante i dibattiti parlamentari, il governo ha anche annunciato che avrebbe avviato una consultazione con le parti interessate per la preparazione del disegno di legge sulla rappresentanza.

Descrizione delle piattaforme

La responsabilità sociale introdotta dall'articolo 60 della legge sul lavoro dell'8 agosto 2016 (Loi Travail²⁸)

La legge ha conferito tre diritti specifici ai lavoratori delle piattaforme: protezione contro gli infortuni sul lavoro, diritto alla formazione e riconoscimento del diritto di sciopero. Questi tre diritti costituiscono la responsabilità sociale della piattaforma nei confronti dei lavoratori.

La responsabilità sociale non si applica a tutte le piattaforme, ma solo a quelle che determinano le caratteristiche del servizio fornito o del bene venduto e che fissano anche il prezzo del servizio. In genere si tratta di piattaforme che corrispondono ai servizi di trasporto passeggeri e piattaforme che corrispondono a servizi di consegna a domicilio di alta qualità (piattaforme di tipo 1 e 2 del presente progetto).

Implicazioni in termini di occupazione e sicurezza sociale

La prima disposizione sulla responsabilità sociale obbliga la piattaforma a coprire, nei limiti di un massimale fissato per decreto, le spese di assicurazione a copertura del rischio di infortuni sul lavoro (articolo L. 7342-2 del Codice del lavoro). La piattaforma è esonerata da tale obbligo se il lavoratore aderisce al contratto di assicurazione collettiva che la piattaforma pone in essere per i lavoratori, a condizione che il contratto della piattaforma offra garanzie almeno equivalenti a quelle previste dall'assicurazione individuale.

La seconda disposizione dà ai lavoratori l'accesso ai diritti di formazione professionale, ma questi diritti equivalgono a quelli dei lavoratori autonomi e sono quindi limitati (articolo L. 7342-3 del Codice del lavoro). Tra questi, il diritto a che la piattaforma versi il contributo dovuto dai lavoratori autonomi per la loro formazione (senza alcun requisito minimo) e il pagamento da parte della piattaforma dei costi legati al riconoscimento delle competenze acquisite sul lavoro (*Validation des Acquis de l'Expérience*, VAE).

L'esercizio di questi due diritti è subordinato all'esistenza di un fatturato minimo realizzato dal lavoratore sulla piattaforma. Un decreto del 4 maggio 2017 (decreto n. 2017-774) ha fissato questa soglia minima al 13% del massimale annuo di previdenza sociale (13% di 5.099,64 euro/mese nel 2017).

²⁸ Legge n. 2016-1088 dell'8 agosto 2016 relativa al lavoro, alla modernizzazione del dialogo sociale e alla garanzia dei percorsi di carriera.

La terza disposizione riconosce il diritto di sciopero dei lavoratori delle piattaforme (articolo L. 7342-5 del Codice del lavoro). Gli scioperi non possono essere un motivo di risoluzione del rapporto contrattuale con le piattaforme. I lavoratori hanno anche il diritto di formare e di aderire a un sindacato e di far valere i propri interessi collettivi attraverso questi sindacati (art. L. 7342-6 Codice del lavoro). Secondo la legge, i sindacati possono istituire una sezione locale che difenderà gli interessi dei suoi iscritti.

I nuovi passi introdotti dal progetto di legge LOM²⁹

Le misure proposte nel LOM (articolo 20 del disegno di legge) intendono andare oltre nella definizione della responsabilità sociale delle piattaforme. Il campo di applicazione è limitato a chi opera nel settore della mobilità (VTC, consegne di merci a due o tre ruote).

Il primo pacchetto di misure mira a stabilire obblighi di trasparenza per le piattaforme per quanto riguarda i lavoratori da esse intermediati: a seguito del disegno di legge, le piattaforme dovrebbero dichiarare il prezzo minimo prevedibile per prestazione e i lavoratori avrebbero la possibilità di rifiutare di fornire la prestazione senza essere sanzionati dalla piattaforma. Le piattaforme dovrebbero anche pubblicare sul loro sito web indicatori sul reddito (ultimo anno solare), sull'orario di lavoro e sul prezzo medio delle prestazioni. In cambio, i lavoratori avrebbero più scelta e più libertà: possibilità di rifiutare di fornire una prestazione, di scegliere fasce orarie e periodi di inattività senza essere sanzionati.

Le piattaforme possono definire delle carte facoltative per determinare i termini e le condizioni per l'esercizio della loro responsabilità sociale, i diritti e i doveri della piattaforma e quelli dei lavoratori intermediati.

Le Carte possono coprire otto dimensioni: (1) condizioni di esercizio dell'attività professionale (garanzia di non esclusività; libertà di connessione-disconnessione); (2) modalità per ottenere un "prezzo decente" per i servizi forniti; (3) modalità di sviluppo delle competenze; (4) modalità di miglioramento delle condizioni di lavoro e per la prevenzione dei rischi professionali; (5) modalità del dialogo (sociale) tra la piattaforma e i lavoratori sui requisiti per l'esercizio dell'attività autorizzata; (6) modalità di informazione sui cambiamenti delle condizioni dell'attività professionale; (7) qualità del servizio prevista e circostanze che possono portare a una rottura dei rapporti commerciali tra la piattaforma e il lavoratore nonché garanzie di cui quest'ultimo gode in tale situazione; (8) garanzie di protezione sociale aggiuntive negoziate dalla piattaforma di cui i lavoratori possono beneficiare.

Secondo il progetto di legge, gli accordi devono essere approvati dall'autorità amministrativa (previa consultazione dei lavoratori della piattaforma). Se non si riceve alcuna risposta entro un dato termine, l'accordo si considera approvato, deve essere pubblicato sul sito web della piattaforma e allegato ai contratti o alle condizioni generali di utilizzo.

L'approvazione protegge dal rischio di riclassificazione del contratto commerciale in un contratto di lavoro. Le controversie sulla conformità dell'Accordo e la sua approvazione sono portate dinanzi all'Alta Corte (il *Tribunal de Grande Instance*), vale a dire il tribunale di diritto comune in materia civile.

²⁹ Disegno di legge sull'orientamento della mobilità (TRET1821032L): <https://www.legifrance.gouv.fr/affichLoiPreparation.do?idDocument=JORFDOLE000037646678&type=general&typeLoi=projegislature=15>

Valutazione della misura

Il ruolo dedicato alla responsabilità sociale nella regolamentazione delle piattaforme

Le piattaforme sono favorevoli all'emergere di pratiche di autoregolamentazione per ragioni facilmente comprensibili: un quadro giuridico instabile e l'analogia con sperimentazioni in continuo sviluppo³⁰.

È tuttavia necessario distinguere l'autoregolamentazione unilaterale (le regole che la piattaforma decide di stabilire per sé stessa) da forme di autoregolamentazione negoziata³¹. Inoltre, la negoziazione ha bisogno di un equilibrio tra le parti interessate che è difficile da ottenere, soprattutto quando i sindacati sono deboli.

Nel caso delle Carte proposte in Francia, queste garanzie sono ben lungi dall'essere acquisite.

La protezione fornita è molto relativa in quanto le Carte rimangono facoltative e unilaterali. Per essere valide dovrebbero essere approvate da un'autorità pubblica ed essere oggetto di consultazione con i lavoratori della piattaforma. Ma la consultazione non è vincolante e non equivale in alcun modo alla negoziazione di un accordo.

Molti sindacati e stakeholder hanno espresso pubblicamente le loro opinioni contrarie alla proposta e a favore di un progresso concreto nella rappresentanza e nella contrattazione collettiva all'interno delle piattaforme.

Per quanto riguarda la rappresentanza dei lavoratori, se la legge LOM venisse adottata, il governo sarebbe autorizzato a legiferare con un decreto entro 12 mesi dalla promulgazione della legge, per dare agli stakeholder del settore il tempo di organizzarsi. Si tratta di un passo avanti verso misure concrete nel campo del dialogo sociale, dando spazio alla consultazione.

Le Carte possono chiarire la questione della riclassificazione dei lavoratori e del loro status?

Per i promotori degli accordi, l'auspicio è che questi incoraggino i soggetti "virtuosi" ad adottare misure a favore dei lavoratori delle piattaforme e che ciò si traduca in una riduzione del numero di vertenze giudiziarie³².

La protezione contro il rischio di riclassificazione come contratto di lavoro subordinato per via legale è stata molto presente fin dall'inizio nei dibattiti relativi all'attuazione della responsabilità sociale delle piattaforme. Per le piattaforme l'idea era fin dall'inizio che la creazione di un quadro giuridico riguardante la protezione dei lavoratori li avrebbe protetti da tentativi di riclassificazione. La

30 Per elementi condivisi di riflessione sull'autoregolamentazione, si può fare riferimento al documento di restituzione dell'evento partecipativo co-organizzato dall'ETUI, dalla CES, dalla rete Sharers & Workers (co-animata da IRES e ASTREES) il 23 gennaio 2018. "Construire par le dialogue une économie des plateformes performante et responsable" <https://www.sharersandworkers.net/23-janvier-2018-construire-par-le-dialogue-une-economie-des-plateformes-performante-et-responsable/>

31 Un esempio emblematico dell'autoregolamentazione negoziata è, ad esempio, il codice di condotta tedesco.

32 Questo punto è stato menzionato in particolare dal professore di diritto Jean-Emmanuel Ray in un seminario organizzato il 12 giugno 2019 dal Ministero delle Finanze e dal Ministero del Lavoro: "L'organisation du travail à l'ère numérique: les plateformes de services", <https://www.tresor.economie.gouv.fr/Evenements/2019/06/12/l-organisation-du-travail-a-l-ere-numerique>

discussione dell'articolo 60 della legge sul lavoro ha sollevato le questioni relative alla protezione contro la riclassificazione e l'esclusione del legame di subordinazione del rapporto di lavoro. Nella prima versione della legge era infatti previsto che l'esercizio della responsabilità sociale proteggesse dal rischio di riclassificazione. Tuttavia, questa disposizione non è sopravvissuta alle discussioni parlamentari. Un ulteriore passo avanti è stato poi compiuto nel 2019 con il disegno di legge sull'orientamento alla mobilità, con la menzione esplicita che, una volta approvati dall'amministrazione del lavoro, gli accordi tutelerebbero dal rischio di riclassificazione

Tuttavia, diversi esperti di diritto del lavoro dubitano della capacità degli accordi di proteggere efficacemente³³ dal rischio di riclassificazione. Infatti, gli otto argomenti che costituiscono il cuore delle Carte (si veda sopra) e che garantirebbero lo status di lavoratore autonomo o almeno una presunzione di non subordinazione possono essere letti come altrettanti indicatori del legame di subordinazione, con un potenziale effetto boomerang nei tribunali. In altre parole, la Carta consente di individuare gli elementi che il giudice verificherà per riclassificare, se necessario, il contratto di prestazione di servizi in un contratto di lavoro subordinato. Inoltre, la competenza attribuita all'Alta Corte non impedisce a un lavoratore della piattaforma di chiedere una riclassificazione dinanzi ad un tribunale del lavoro.

Cosa possiamo aspettarci da misure che promuovono la trasparenza delle condizioni di lavoro?

A seguito della legge LOM, le piattaforme dovrebbero comunicare le informazioni necessarie per l'esecuzione del servizio. Dovrebbero informare sul prezzo minimo prevedibile per ogni prestazione e ai lavoratori dovrebbe essere data la possibilità di rifiutare di fornire la prestazione senza essere sanzionati. Le piattaforme dovrebbero anche pubblicare sul loro sito web indicatori sul reddito da attività, sul tempo di attività e sul prezzo medio delle prestazioni.

Ma riguardo all'argomento della trasparenza, voluta da tutti gli interessati, l'obiettivo rimane la protezione contro la riclassificazione e la possibilità di stabilire un principio di libera connessione del lavoratore e la possibilità di adattare l'algoritmo, rendendo ad esempio possibile, per una piattaforma VTC, la creazione di un sistema di incentivi. Per il conducente, il rischio può essere di non essere più sollecitato per i viaggi più redditizi, se, in caso di bassa retribuzione prevista, si rifiuta di accettare la corsa.

Quali protezioni concrete ha fornito la prima fase della responsabilità sociale (art. 60)

Non è stata effettuata alcuna valutazione ufficiale della legge del 2016.

Il bilancio che può essere tracciato è composito. La norma porta a collegare i diritti sociali dei lavoratori alla piattaforma, piuttosto che alla persona e le garanzie sono definite in modo vago. Ad esempio, molte piattaforme hanno collaborato con le compagnie di assicurazione per offrire polizze assicurative di gruppo per la protezione contro gli infortuni e la responsabilità civile. Uber ha annunciato una partnership con AXA nel luglio 2017. Nel maggio 2018 Uber ha anche annunciato che sta ampliando la collaborazione su scala europea. Anche Deliveroo ha stretto una partnership con AXA nel marzo 2017. Su questi contratti di gruppo privati si è aperto un dibattito (in merito alla loro qualità, alle conseguenze per il finanziamento della protezione sociale, all'attaccamento alla piattaforma piuttosto che al singolo individuo). Anche gli obblighi limitati per la formazione professionale sono oggetto di dibattito.

³³ Vedi per esempio: <http://www.wk-rh.fr/actualites/detail/102581/comment-assurer-la-representation-des-travailleurs-des-plateformes.html>

D'altra parte, la legge del 2016 ha probabilmente contribuito ad avviare una dinamica positiva in termini di formazione professionale. Diverse piattaforme hanno così lanciato iniziative a favore della formazione professionale dei lavoratori interessati (VTC Campus per Uber, ad esempio).

Bibliografia

Rapporti:

Amar, N., Maymil, V., Viossat, L.C., Leconte, M. e Sauvant. A. (2019), *La régulation du secteur des voitures de transport avec chauffeur et des taxis*, relazione IGAS N°2018-050R

Amar, N., e Viossat, L.C. (2016), *Les plateformes collaboratives, l'emploi et la protection sociale*, Rapport de l'Igas n. 2015-121R

Interventi in conferenze e presentazioni:

Chagny, O. (2019), "L'organisation du travail à l'ère numérique: les plateformes de services", presentazione per la conferenza: Politiques de l'emploi - Interactions de l'économie et du juridique", Ministero delle Finanze e Ministero del Lavoro, 12 giugno, Parigi, Francia. <https://www.tresor.economie.gouv.fr/Evenements/2019/06/12/l-organisation-du-travail-a-l-ere-numerique>

Charhon, P. (2018), 'Plateformes numériques. Mobilisation collective, innovation et responsabilité sociales', presentazione per la conferenza: "Construire par le dialogue une économie des plateformes performante et responsable", 23 gennaio, Bruxelles, Belgio. <https://www.sharersandworkers.net/23-janvier-2018-construire-par-le-dialogue-une-economie-des-plateformes-performante-et-responsable/>

Viossat, L.C. (2019), "L'organisation du travail à l'ère numérique: les plateformes de services", presentazione per la conferenza: Politiques de l'emploi - Interactions de l'économie et du juridique", Ministero delle Finanze e Ministero del Lavoro, 12 giugno, Parigi, Francia. <https://www.tresor.economie.gouv.fr/Evenements/2019/06/12/l-organisation-du-travail-a-l-ere-numerique>

Viossat, L.C. (2018), "Digitalisation, plateformes, données : l'emploi et le travail en devenir, de nouveaux défis pour le dialogue social?", presentazione per la conferenza, 36a sessione dell'INTEFP Institut National du Travail, de l'Emploi et de la Formation Professionnelle, IGAS, 13 dicembre, Marcy L'étoile, Francia. <http://www.intefp.travail-emploi.gouv.fr/plus/actualites/90-la-36e-session-nationale-de-l-intefp>

Viossat, L.C. (2018), "Country perspective: coordinated policy approach to platform work in France", conferenza stampa, Conferenza sulle risposte politiche alle nuove forme di lavoro, OCSE, 7 novembre, Parigi, Francia. <https://www.oecd.org/els/emp/conference-new-forms-of-work-policy.htm/>

Giornali / comunicati stampa:

CGT (2019), 'Projet de loi LOM, des reculs en perspective', comunicato stampa, 15 luglio, disponibile all'indirizzo: <https://www.cgt.fr/actualites/france/services-publics-transport/legislation/projet-de-loi-lom-des-reculs-en>.

FO (2019), “Charte pour les travailleurs des plateformes : la prime au moins disant social!” comunicato stampa, 13 giugno, disponibile all'indirizzo: <https://www.force-ouvriere.fr/charte-pour-les-travailleurs-des-plateformes-la-prime-au-moins?lang=fr>.

Le Monde (2019), ‘La charte des travailleurs de plateforme place la France en leader de l’innovation sociale en Europe’, 14 aprile, disponibile all'indirizzo: https://www.lemonde.fr/idees/article/2019/04/14/la-charte-des-travailleurs-de-plate-forme-place-la-france-en-leader-de-l-innovation-sociale-en-europe_5450040_3232.html.

Le Monde (2019), “Salwa Toko: ‘Souhaite-on-shapee-on-shape: une société à trois vitesses, constituée de salariés, d’indépendants et de travailleurs au statut hybride’, 27 aprile, disponibile su: https://www.lemonde.fr/idees/article/2019/04/27/souhaite-t-on-creer-une-societe-a-trois-vitesses-constituee-de-salaries-d-independants-et-de-travailleurs-au-statut-hybride_5455751_3232.html.

Le Monde (2019), ‘Il est temps que la loi reconnaitre le droit des travailleurs des plateformes numériques d’être représentés’, 19 maggio, disponibile su: https://www.lemonde.fr/idees/article/2019/05/19/il-est-temps-que-la-loi-reconnaisse-le-droit-les-travailleurs-des-plates-formes-numeriques-d-etre-representes_5464103_3232.html.

WK RH (2019), “ Comment assurer la représentation des travailleurs des plateformes”, 13 giugno, disponibile all'indirizzo: <http://www.wk-rh.fr/actualites/detail/102581/comment-assurer-la-representation-des-travailleurs-des-plateformes-.html>

Siti web:

CFDT (2019), *Syndicalisme Hebdo*, *Projet de Loi mobilité : péril sur les travailleurs des plateformes*, pagina web, disponibile all'indirizzo: [https://www.cfdt.fr/portail/actualites/emploi/-/formation/projet-de-loi-mobilite-peril-sur-les-travailleurs-des-plateformes-srv\].681972](https://www.cfdt.fr/portail/actualites/emploi/-/formation/projet-de-loi-mobilite-peril-sur-les-travailleurs-des-plateformes-srv].681972).

Discussioni e interviste con diversi stakeholder:

Louis-Charles Viossat (IGAS), Franck Bonot (SPIN Consulting), più contatti intrapresi dall'autrice del c con rapporto con diversi esperti nell'ambito della rete Sharers & Workers.



DON'T GIG UP

dontgigup.eu