



**DON'T GIG UP**



# POLONIA

**Rapporto sui Casi studio nazionali**

*Autore:*

Małgorzata Koziarek (Istituto degli Affari Pubblici)

*(Traduzione dalla versione originale in inglese)*

AGOSTO 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 workers.

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 workers e ad estendere le loro tutele sul lavoro e previdenziali<sup>1</sup>.

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.

---

<sup>1</sup> In assenza di pratiche degne di nota relative alle piattaforme che forniscono servizi di consegna di cibo in Polonia, questo rapporto include anche una descrizione di come opera una startup polacca (Pyszne.pl) attiva in questo settore. Ciò è utile al fine della comparazione con casi relativi a piattaforme simili in altri paesi studiati nell'ambito del presente progetto.

# 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 workers 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.

# CASO 1: Applicazione e modifica di leggi rilevanti per i conducenti di veicoli a motore nel settore dei servizi di trasporto passeggeri

## Descrizione della misura

*Quali sono le caratteristiche della misura per quanto riguarda la protezione dei lavoratori della gig economy? (Si prega di far riferimento alle aree di interesse di rilievo tra quelle coperte dalla ricerca)*

L'ingresso di Uber nel mercato polacco nell'estate del 2014 è stato accolto con favore da molti passeggeri, che hanno iniziato ad avvalersi di un nuovo servizio economico e innovativo, e dagli autisti alla ricerca di una preziosa opportunità di guadagno informale. Tuttavia, poco dopo, quando i tassisti autorizzati hanno iniziato a protestare contro la concorrenza sleale, la questione della legittimità delle pratiche di Uber è stata sollevata pubblicamente, anche sotto forma di azioni di protesta organizzate dai tassisti autorizzati e dalle loro associazioni. In risposta a ciò: a) il Ministero delle Finanze ha chiarito che i conducenti di Uber devono presentare la loro dichiarazione dei redditi come imprenditori individuali; b) le autorità di controllo competenti hanno iniziato a condurre ispezioni sul campo per verificare se gli autisti che guadagnano denaro fornendo servizi di trasporto passeggeri sono in possesso delle licenze richieste e rispettano tutte le altre normative applicabili; e c) attraverso la legge n. 1180/2019, il Parlamento ha adottato una serie di emendamenti alla legge sull'autotrasporto (n. 1371/2001), come proposto dal Ministero delle Infrastrutture, allo scopo di regolamentare *gli intermediari del trasporto su strada*, nonché di facilitare l'ingresso dei conducenti nel settore dei servizi di trasporto passeggeri riducendo gli obblighi relativi alle licenze (la nuova normativa entrerà in vigore nel gennaio 2020).

Facendo riferimento alle disposizioni della legge sull'imposta sul reddito delle persone fisiche (n. 350/1991), il Ministero delle Finanze ha chiarito nella sua dichiarazione del 2015 che gli importi guadagnati da persone fisiche dalla fornitura di servizi di trasporto attraverso l'applicazione Uber sono soggetti alla suddetta legislazione. Poiché Uber agisce come intermediario (e non come datore di lavoro o cliente), è responsabilità del conducente adempiere ai relativi obblighi fiscali, come previsto dalla legge. Tali obblighi fiscali si applicano indipendentemente dai requisiti legali che regolano le attività commerciali o i servizi di trasporto, vale a dire se la persona ha effettivamente registrato o meno un'attività commerciale o ha ottenuto una licenza per il trasporto di passeggeri.

Con la sua dichiarazione, il Ministero delle Finanze ha specificato che, in base al quadro normativo esistente, gli autisti Uber dovevano assicurarsi che la loro attività fosse registrata e che le tasse dovute fossero pagate. Qualora non sia possibile identificare il datore di lavoro, come nel caso dell'attività lavorativa intermediata tramite Uber e piattaforme simili, l'attività lavorativa svolta da-

gli automobilisti deve essere registrata come attività commerciale. Tale registrazione definisce il rapporto tra il conducente e la piattaforma in termini di business to business. I prezzi e la retribuzione (così come le altre condizioni di servizio) sono quindi considerati una questione contrattuale, soggetta alle norme applicabili ai rapporti commerciali. Allo stesso tempo, va notato che gli imprenditori individuali in Polonia sono obbligatoriamente coperti dal sistema di sicurezza sociale, e devono sostenerne i costi relativi, così come i gig workers una volta che si registrano come lavoratori autonomi.

In particolare, il lavoro autonomo, inteso come attività imprenditoriale individuale, comporta:

- l'iscrizione al Registro centrale e informazioni sulle imprese (CEIDG), che è gratuita;
- il pagamento dei contributi previdenziali obbligatori (per i quali, in linea di principio<sup>2</sup>, viene utilizzato come base di calcolo il 60% del salario medio previsto in Polonia<sup>3</sup>), che coprono l'assicurazione relativa alla pensione di vecchiaia, alla pensione d'invalidità, agli infortuni sul lavoro, alla disoccupazione e all'assistenza sanitaria;
- contributi facoltativi relativi all'assicurazione malattia; e
- obblighi di contabilità e di rendicontazione finanziaria, il che, in pratica, implica la necessità per i lavoratori autonomi di sostenere i costi di un servizio di contabilità.

Inoltre, in seguito alle azioni di protesta organizzate dalle organizzazioni dei tassisti regolari, l'Ispettorato generale dei trasporti su strada ha effettuato una serie di ispezioni in diverse città e ha inflitto multe ai conducenti che effettuano servizi simili a quelli dei taxi senza avere la relativa licenza, poiché, ai sensi della legge sui trasporti su strada, il trasporto di passeggeri come attività remunerativa è soggetto a licenza (Bulsa, 2016; Korolczuk, 2018; Marczak, 2015; epoznan, 2017; Krakow.pl, 2017).

Nel 2017 il Ministero delle Infrastrutture ha iniziato a redigere gli emendamenti alla legge sul trasporto su strada per regolamentare l'attività degli intermediari del trasporto su strada e per modificare le disposizioni sulla licenza di trasporto passeggeri. La versione definitiva è stata adottata dal Parlamento con la legge n. 1180/2019 a metà maggio 2019 ed entrerà in vigore nel gennaio 2020. Di conseguenza, l'attività di intermediazione sarà soggetta a licenza e dovrà essere registrata in Polonia. Le persone condannate, tra l'altro, per reati contro l'ambiente di lavoro o per violazione della legislazione sul lavoro o delle norme sulla retribuzione non possono essere membri del consiglio di amministrazione dell'intermediario. L'intermediario può appaltare il trasporto di passeggeri solo agli imprenditori in possesso della relativa licenza. La legge prevede sanzioni pecuniarie sia per l'intermediario che opera senza licenza, sia per il conducente che accetta ordini da tale intermediario. Inoltre, l'intermediario sarà obbligato a tenere traccia di tutti gli ordini. Allo stesso tempo, le modifiche sono volte ad allentare i requisiti per l'ottenimento della licenza di tassista che consente agli autisti di fornire servizi di trasporto passeggeri: in particolare, aboliscono l'obbligo di formazione e di esami di topografia locale e sulle normative locali. Le nuove disposizioni consentono inoltre l'utilizzo di applicazioni software mobili per il calcolo delle tariffe in alternativa ai tassametri.

<sup>2</sup> Si prega di notare le eccezioni discusse nell'ultima sezione.

<sup>3</sup> L'importo viene annunciato annualmente alla fine dell'anno precedente dal Ministero della famiglia, del lavoro e delle politiche sociali.

## Descrizione delle piattaforme

*Come è organizzato il lavoro nelle piattaforme interessate dalla misura negli ambiti coperti (ad esempio condizioni di impiego, monitoraggio delle prestazioni e flessibilità)?*

A partire dal febbraio 2019 (quando è stata raccolta la maggior parte dei dati presentati di seguito), in Polonia esistevano alcune piattaforme che fornivano (o intermediavano) servizi di taxi: tra queste, Uber (la prima ad iniziare l'attività già a metà del 2014), Taxify<sup>4</sup>, Mytaxi, iTaxi e Optitaxi. Gli ultimi due accettano anche ordini effettuati per telefono.

Fin dall'inizio della sua attività in Polonia, Uber è stata percepita come un intermediario e i contratti stipulati con i conducenti affermano esplicitamente che è responsabilità esclusiva di questi ultimi adempiere a tutti gli obblighi connessi alla loro attività, come previsto dalla legge polacca. Inizialmente, i conducenti dovevano soddisfare solo i seguenti requisiti: avere almeno 21 anni di età; aver ottenuto la patente di guida almeno un anno prima; avere la fedina penale pulita e non aver commesso infrazioni al codice della strada; avere un'auto non più vecchia di 10 anni (Borowska, 2018; Cydzik, 2016; Szczepaniak e Szczygieł, 2016).

In seguito alla dichiarazione del Ministero delle Finanze, Uber ha cambiato la sua politica: a partire dal 19 febbraio 2016, la società richiede esplicitamente che i conducenti che utilizzano la sua piattaforma siano registrati come imprenditori individuali (Sendrowicz, 2016; Sowa, 2016). Prima, come ha sottolineato un autista di Uber, "lavorare per Uber portava un bel profitto, su cui nessuno pagava le tasse" (Uberblogger, 2016).

Gli autisti possono anche lavorare sulla piattaforma Uber attraverso le cosiddette "aziende partner", che di solito sono proprietarie della flotta di auto noleggiata. Queste aziende assumono direttamente gli autisti che non hanno una propria auto e/o non hanno (non vogliono registrare) una propria attività commerciale (Szczepaniak e Szczygieł, 2016).

I conducenti legalmente impiegati da aziende partner lavorano in base al cosiddetto "contratto di mandato" (*umowa zlecenie*), che è un tipo di contratto civile stipulato ai sensi del Codice Civile. Di conseguenza non si applicano le disposizioni del diritto del lavoro (come, ad esempio, i limiti all'orario di lavoro). Tuttavia, la tariffa oraria non può essere inferiore alla tariffa minima prevista per legge e il pagamento dei contributi previdenziali è obbligatorio (ad eccezione dell'assicurazione malattia). Analogamente ai datori di lavoro, la parte contraente è responsabile del calcolo degli acconti dell'imposta sul reddito individuale e dei contributi previdenziali per il contraente, nonché della detrazione degli importi dovuti dalla retribuzione del contraente e del versamento alle relative gestioni.

Secondo Uber, nel 2017 un buon 40% dei suoi autisti ha lavorato tramite aziende partner. Queste ultime si occupano dei costi di carburante, manutenzione e ammortamento. Le auto devono essere usate di continuo affinché l'attività risulti redditizia. Pertanto, il lavoro è spesso organizzato in base a turni di 12 ore e, di conseguenza, a tariffe orarie fisse. In un'intervista, un autista di Uber si è lamentato del fatto che le aziende partner prendono più ordini e che i loro autisti sono continuamente in movimento, mentre gli autisti indipendenti come lui devono aspettare 30 minuti<sup>5</sup> (Rozwadowska, 2017). Alcuni conducenti Uber

<sup>4</sup> Rinominato 'Bolt' nel marzo 2019.

<sup>5</sup> Gli autotrasportatori autonomi hanno invece continuato a lavorare secondo orari flessibili (cfr. Nowak, 2016).

hanno quindi organizzato un'azione di protesta nel dicembre 2016, chiedendo la parità di trattamento per tutti i conducenti nell'assegnazione delle corse; tuttavia, il portavoce di Uber ha negato che i conducenti che lavorano tramite aziende partner abbiano un trattamento di favore nell'assegnazione delle corse (Grabiec, 2016a; Grabiec, 2016b; Nowak, 2016).

Per quanto riguarda il sistema che coinvolge le aziende partner, tenendo conto del margine di Uber, il restante 75% dell'importo pagato dai passeggeri è suddiviso tra l'azienda partner e l'autista, o in parti uguali o secondo una divisione 60 a 40. Le tariffe orarie che i driver della piattaforma guadagnano nell'ambito di questo sistema, come riportato nel settembre 2017, andavano da 10 PLN (secondo gli annunci di lavoro) a 20 PLN (come dichiarato dalle aziende partner intervistate)<sup>6,7</sup> (Rozwadowska, 2017). A titolo di confronto, la retribuzione lorda minima prevista dalla legge era di 13,7 PLN (€ 3,77) nel 2017 e di 14 PLN (€ 3,35) nel 2018, che corrispondono rispettivamente ad un netto di 10,25 PLN (€ 2,32) e di 10,48 PLN (€ 2,51)<sup>8</sup> (dedotti i contributi previdenziali sopra elencati e applicando l'imposta sul reddito delle persone fisiche dovuta su un reddito mensile lordo superiore a 200 PLN)<sup>9</sup>.

Poiché le tariffe salariali offerte agli autisti sono basse, questi posti di lavoro sono gran parte appannaggio dei lavoratori migranti (soprattutto dall'Ucraina), che accettano più facilmente guadagni più bassi (Kosiński, 2016a; Rozwadowska, 2017; Ziobrowska, 2017). Sono stati segnalati anche alcuni casi di aziende partner che offrono un lavoro senza contratto (Szczepaniak e Szczygieł, 2016)<sup>10</sup> o che applicano "pratiche di liquidazione dei conti poco chiare" (Uberblogger, 2016).

Le piattaforme utilizzano diversi sistemi di classificazione che hanno una funzione incentivante o di monitoraggio delle prestazioni. Uber utilizza un sistema in cui i passeggeri possono valutare i conducenti e viceversa. I conducenti che ottengono un punteggio medio inferiore allo standard desiderato (cioè inferiore a 4,6 su una scala di cinque punti) sono tenuti a frequentare un corso; se il punteggio non migliora, non possono più lavorare per la piattaforma (Kosiński, 2016a). Per quanto riguarda iTaxi, il punteggio dipende dall'auto (modello, età e pulizia), dalle valutazioni effettuate dai passeggeri e dal tempo in cui l'autista è a disposizione sulla piattaforma; il terzo fattore dovrebbe avere peso molto maggiore sull'assegnazione dell'ordine da parte dell'algoritmo della piattaforma. Gli autisti di iTaxi sostengono che, per ottenere un punteggio elevato (e quindi un numero maggiore di ordini), è necessario lavorare più di 300 ore al mese e, se un autista si prende un weekend libero, il punteggio diminuirà in modo significativo (Ziomek, 2018). Mytaxi preferisce assegnare gli ordini ai conducenti le cui auto portano l'etichetta "Mytaxi".

I controlli effettuati dall'Ispettorato generale dei trasporti su strada in collaborazione con altre autorità ispettive hanno rivelato che le richieste di trasporto commissionate da intermediari (piattaforme) sono eseguiti anche da autisti e

6 All'epoca, il PLN 10 corrispondeva a un importo compreso tra € 2,2 e € 2,3; pertanto, la rispettiva tariffa oraria minima lorda prevista dalla legge era compresa tra € 3 e € 3,2. È interessante notare che un autotrasportatore autonomo Uber che lavora 40 ore alla settimana a Cracovia ha calcolato il suo reddito netto orario nel novembre 2016 a circa 10 PLN (tra € 2,2 e € 2,3) - cioè dopo aver dedotto il margine di Uber del 20%, l'IVA, i contributi previdenziali, i costi della benzina, la responsabilità civile e l'assicurazione auto e il deprezzamento dei veicoli dalle sue entrate mensili, che ammontavano a 5.400 PLN (equivalenti a € 1.247) al mese.

7 La fonte non chiarisce se tali tariffe salariali sono calcolate su base netta o lorda.

8 Tra parentesi sono indicati gli equivalenti in euro in base ai tassi di cambio storici delle valute.

9 Sulla base dei tassi di cambio storici, tale importo corrispondeva a € 45,35 nel 2017 e a € 47,88 nel 2018.

10 Si noti, tuttavia, che il contratto di mandato non richiede la forma scritta per essere valido.

imprenditori senza le licenze richieste dalla legge in relazione alla fornitura di servizi di trasporto passeggeri a pagamento<sup>11</sup>. Il Ministero delle Infrastrutture, giustificando la necessità delle modifiche proposte alla legge sui trasporti su strada, ha sottolineato che i conducenti (tra cui i cittadini stranieri) spesso non sono a conoscenza delle disposizioni di legge che devono rispettare (Disegno di legge del marzo 2019 che modifica la legge sui trasporti su strada e la legge sull'orario di lavoro dei conducenti).

Né Uber né Taxify (Bolt) richiedono una *licenza taxi* ai loro conducenti. Queste piattaforme richiedono solo che i conducenti abbiano un'attività commerciale registrata o che operino attraverso un'entità commerciale registrata (società partner). D'altra parte, iTaxi e Mytaxi lavorano solo con tassisti autorizzati (che, per definizione, sono imprenditori individuali) (Szczepaniak e Szczygiał, 2016; cfr. anche i siti web della piattaforma). Può accadere che un singolo driver prenda ordini da (lavora con) più di una piattaforma.

*Le condizioni di lavoro sono in linea con le disposizioni di legge e di contratto collettivo applicabili?*

Come previsto dalla legge sul trasporto su strada, l'esercizio di un'attività commerciale registrata è uno dei requisiti per ottenere la licenza da tassista. Pertanto, i tassisti autorizzati sono, di norma, imprenditori individuali. Gli autisti delle piattaforme sprovvisti della licenza rischiano di venire multati dall'ispettorato del trasporto su strada. In particolare, la legislazione applicabile richiede che il conducente sia un titolare di una licenza o che sia assunto da un titolare di una licenza taxi. Pertanto, le aziende partner che mettono a disposizione la flotta di auto e che impiegano autisti dovrebbero essere esse stesse titolari di una licenza per poter operare nel rispetto delle norme sul trasporto.

Il contratto di mandato - stipulato da tali aziende partner con i gig workers - potrebbe essere considerato una forma di lavoro ammissibile, purché siano soddisfatte le seguenti condizioni: a) l'attività lavorativa non sia svolta sotto la diretta supervisione della parte contraente: il contraente è responsabile dell'esecuzione di specifiche attività lecite, e non è obbligato a seguire gli ordini della parte contraente; e b) la parte contraente non impone il luogo di lavoro, che è invece concordato tra le parti.

Non si applicano limiti di orario di lavoro previsti dalla legge, né nel caso di lavoro svolto nell'ambito di un rapporto di lavoro autonomo o di una attività d'impresa, né nel quadro di un contratto di mandato; pertanto, l'orario di lavoro può essere fissato in modo flessibile dalle parti. In entrambi i casi, le parti possono facilmente risolvere il rapporto.

Sebbene non esistano disposizioni di contrattazione collettiva applicabili in tale settore, ci sono diversi sindacati che rappresentano gli interessi dei tassisti titolari di licenza e che si sono attivati per chiedere al governo di sradicare la concorrenza sleale da parte dei conducenti di piattaforme (ovvero di contrastare gli illeciti e di regolamentare il funzionamento degli intermediari, cioè delle piattaforme) (Cydzik, 2016; Duszczyk, 2014; Grabiec, 2016a; Rozwadowska, 2018).

---

<sup>11</sup> Nel 2017, l'ispettorato generale dei trasporti su strada ha effettuato 4.664 ispezioni casuali, che hanno individuato ben 384 casi di violazione della legge sui trasporti su strada. Da gennaio ad agosto 2018 sono stati individuati 135 casi di infrazione, come riportato nella valutazione d'impatto delle modifiche proposte alla legge sul trasporto stradale. Non sono stati pubblicati dati su quanti di essi hanno coinvolto i driver della piattaforma.



*Quali sono gli impatti previsti della misura in termini occupazionali e di sicurezza sociale dei lavoratori delle piattaforme?*

I gig workers che svolgono un'attività autonoma godono dello stesso livello di protezione sociale dei tassisti titolari di una licenza.

Anche coloro che lavorano in base al contratto di mandato sono coperti dal sistema di previdenza sociale attraverso contributi<sup>12</sup> obbligatori volti a finanziare la pensione di vecchiaia, la pensione d'invalidità, l'indennità di disoccupazione e l'assicurazione sanitaria, e le aliquote contributive sono le stesse che per i lavoratori dipendenti. Un'eccezione è rappresentata dai contributi dell'assicurazione malattia, che, nel caso dei lavoratori sotto contratto di mandato, sono facoltativi; pertanto, solo i drivers assicurati hanno diritto all'indennità di malattia<sup>13</sup> e all'indennità di maternità (se del caso). Va sottolineato, tuttavia, che questi lavoratori (proprio come gli imprenditori individuali) non godono dei diritti dei lavoratori dipendenti (come, ad esempio, il congedo di maternità, le ferie retribuite e il preavviso di rescissione del contratto).

## Valutazione della misura

*Quali informazioni qualitative e quantitative sono disponibili sulla misura?*

Finora non sono stati resi disponibili dati quantitativi sull'impatto che la misura ha avuto sugli addetti ai lavori.

Le informazioni qualitative includono: disposizioni di legge vincolanti e proposte; commenti e pareri delle parti interessate (forniti, tra l'altro, dalle organizzazioni dei datori di lavoro e dai sindacati) pubblicati nella relazione sulle consultazioni pubbliche svolte durante la fase di stesura delle suddette norme; i requisiti di ingresso per i conducenti pubblicati dalle piattaforme (con diversi livelli di dettaglio); informazioni sulle assunzioni incluse negli annunci di lavoro; informazioni sulle pratiche del settore, come i guadagni degli autisti e le condizioni di servizio, divulgate durante le indagini dei media, o condivise direttamente online; notizie pubblicate dai media; regole di funzionamento delle piattaforme e regolamenti pubblicati sui loro siti web; e articoli con opinioni su Uber e piattaforme simili, così come sulla gig economy.

*Quali sono gli esiti della misura in termini di diritti lavorativi e sociali dei gig workers?*

La dichiarazione del Ministero delle Finanze, così come le ispezioni *ad hoc* condotte dall'Ispettorato generale dei trasporti su strada a seguito delle pressioni esercitate dalle organizzazioni dei tassisti autorizzati, hanno apparentemente prodotto alla registrazione dei conducenti che lavorano tramite piattaforma (sia come imprenditori individuali che come lavoratori che operano in base a un contratto di mandato stipulato con le imprese partner). Di conseguenza, la loro copertura da parte del sistema di protezione sociale è aumentata. Tuttavia, il successo della misura in termini di superamento del lavoro sommerso è incerto e difficile da valutare.

<sup>12</sup> Tranne se la persona è uno studente o un dipendente con un altro tipo di contratto.

<sup>13</sup> Il diritto alla prestazione di malattia spetta ai lavoratori assicurati da almeno 90 giorni.

Nella misura in cui i prezzi per i passeggeri non sono stati aumentati e il margine di Uber<sup>14</sup> sull'importo pagato dal passeggero non è stato ridotto, i guadagni precedentemente non registrati degli autisti Uber sono stati ridimensionati dalle tasse, dai contributi previdenziali e dai costi amministrativi (come quelli relativi ai servizi contabili nel caso di imprenditori individuali, o i margini richiesti dalle aziende partner nel caso di lavoratori con un contratto di mandato). Di conseguenza, una volta che Uber ha iniziato a fornire i suoi servizi di taxi solo attraverso imprenditori registrati, molti autisti si sono ritirati dalla piattaforma, soprattutto quelli che consideravano questo lavoro come un'entrata addizionale (Sendrowicz, 2016).

Vale la pena di notare che gli imprenditori individuali che iniziano la loro attività imprenditoriale sono esentati dal pagamento dei contributi previdenziali per i primi sei mesi, mentre nei 24 mesi successivi sono tenuti a pagare tali contributi ad aliquote ridotte (l'esenzione e le aliquote ridotte non si applicano ai contributi dell'assicurazione malattia). Questo regime può incoraggiare l'ingresso di nuovi operatori e, di conseguenza, aumentare la concorrenza sul mercato; allo stesso tempo, la riduzione dell'onere finanziario può renderli più inclini a paghe inferiori. In base ad un'altra disposizione degna di nota, in vigore dal gennaio 2019, gli imprenditori individuali possono scegliere di calcolare i loro contributi (ad eccezione dei contributi per l'assicurazione sanitaria) sulla base delle loro entrate effettive (invece di pagare l'importo forfettario previsto dalla legge)<sup>15</sup> se le loro entrate nell'anno precedente non hanno superato 30 stipendi minimi mensili (63.000 PLN - 15.082,60 euro - nel 2018)<sup>16</sup> (Legge n. 887/1998, e successive modifiche).

Mentre entrambe le forme di lavoro registrate, cioè il lavoro autonomo nell'ambito di un'attività commerciale, e i contratti di mandato, forniscono ai conducenti una copertura previdenziale (anche se più debole di quella che sarebbe fornita dai contratti di lavoro standard), nessuna delle due forme concede tutele lavorative, come le ferie pagate o il preavviso di licenziamento previsto dal Codice del Lavoro, o la responsabilità limitata del lavoratore in caso di perdita o danno a terzi.

Le misure discusse si concentrano solo su un settore della gig economy, ma la dichiarazione del Ministero delle Finanze può essere considerata rilevante anche per il lavoro su piattaforma in altri settori, in quanto sottolinea che le persone fisiche che percepiscono un reddito sono considerati come datori di lavoro (e devono essere registrati come imprenditori individuali) nei casi in cui la loro attività lavorativa sia remunerata, ma nessun'altra entità o persona può essere identificata come datore di lavoro. Di conseguenza, la piattaforma, negando di essere un datore di lavoro, non ha altra scelta se non quella di basare le sue operazioni sui rapporti tra imprese, cioè con gli imprenditori individuali o con aziende partner, che potrebbero servire come anello mancante, e svolgere il ruolo di datore di lavoro per coloro che non vogliono diventare imprenditori individuali (un modello simile si può trovare nei servizi di pulizia). Mentre tali imprese assumono un rilievo per quanto riguarda i diritti lavorativi e social dei gig workers, essi tendono ad utilizzare dei contratti di diritto civile (ad esempio il contratto di mandato).

I cambiamenti nella legislazione sul trasporto stradale sono stati motivati dalla necessità di regolamentare le *attività commerciali* del settore in modo da

<sup>14</sup> Il margine, inizialmente fissato al 15%, all'epoca era del 20%, poi è stato portato al 25% (Kosiński, 2016b).

<sup>15</sup> Questo viene stabilito utilizzando il 60% del salario medio come base di calcolo.

<sup>16</sup> Per calcolare il controvalore in euro sono stati utilizzati i tassi di cambio storici .

garantire una concorrenza leale, un controllo più efficace e la sicurezza dei passeggeri. Essi forniscono una base giuridica per il funzionamento delle piattaforme, nonché un più facile accesso alle licenze di taxi per i nuovi operatori (imprese) che si affacciano sul mercato. Le questioni del lavoro nero, delle condizioni di lavoro, della protezione sociale e dei diritti dei lavoratori non sono state affrontate nella riforma legislativa. Ciò può essere considerato un'opportunità mancata.

## Riferimenti

### *Regolamenti e documenti governativi (cronologicamente)*

Legge n. 350/1991 sull'imposta sul reddito delle persone fisiche e successive modifiche.

Legge n. 887/1998 sul sistema di previdenza sociale e successive modifiche.

Legge n. 1371/2001 sui trasporti su strada e successive modifiche.

Ministero delle Finanze (2015), I ricavi di Uber sono tassabili, Comunicato stampa, 9 luglio 2015, disponibile su: [http://mf-arch.mf.gov.pl/ru/ministerstwo-finansow/wiadomosci/komunikaty/-/asset\\_publisher/6Wwm/content/dochody-z-uber-podlegaja-opodatkowaniu](http://mf-arch.mf.gov.pl/ru/ministerstwo-finansow/wiadomosci/komunikaty/-/asset_publisher/6Wwm/content/dochody-z-uber-podlegaja-opodatkowaniu).

Disegno di legge del marzo 2019 che modifica la legge sul trasporto su strada e la legge sull'orario di lavoro dei conducenti (il documento include la motivazione della proposta di regolamento, la relazione sulle consultazioni con le parti interessate, nonché la valutazione d'impatto della proposta di regolamento), disponibile su: <https://legislacja.rcl.gov.pl/docs//2/12303152/12459410/12459411/dokument384638.pdf>.

Legge n. 1180/2019 che modifica la legge sui trasporti su strada e alcune altre disposizioni.

### *Articoli*

Borowska, A. (2018), 'Rozliczenie kierowców korzystających z aplikacji Uber', in: Poradnik Przedsiębiorcy, 18 maggio 2018, disponibile su: <https://poradnikprzedsiębiorcy.pl/rozliczenie-kierowcow-korzystajacych-z-aplikacji-uber>.

Bulsa, M. (2016), 'Mandaty i wnioski do sądu na kierowców Ubera w Katowicach. Zwalczać chcą ich też radni PiS', in: Infokatowice, 10 ottobre 2016, disponibile su: <http://www.infokatowice.pl/2016/10/10/mandaty-wnioski-sadu-kierowcow-ubera-katowicach-zwalczac-chca-tez-radni-pis/>.

Cydzik, S. (2016), 'Związki zawodowe taksówkarzy pozwały Ubera', in: Rzeczpospolita, 22 novembre 2016, disponibile su: <https://www.rp.pl/Konsumenci/311229908-Zwiazki-zawodowe-taksowkarzy-pozwaly-Ubera.html>.

Duszczuk, M. (2014), 'Kolejny protest taksówkarzy', in: Rzeczpospolita, 24 novembre 2014, disponibile su: <https://www.rp.pl/arttykul/1159674-Kolejny-protest-taksowkarzy.html>.

Epoznan (2017), Taksówkarze ponownie zamówili Ubera, a po kursie wezwali policję, 20 giugno 2017, disponibile su: <https://epoznan.pl/news-news-77271-Taksowkarze-ponownie-zamowili-Ubera,-a-po-kursie-wezwali-policje>.

Grabiec, P. (2016a), 'Ruszają protesty przeciwko Uberowi w Polsce. Strajkować będą nie taksówkarze, a... kierowcy Ubera', in: Spidersweb (blog), 8 dicembre 2016, disponibile su: <https://www.spidersweb.pl/2016/12/uber-polska-protest-strajk-kierowcow.html>.

Grabiec, P. (2016b), 'Uber bagatelizuje protest polskich kierowców i pokazuje liczbę', in: Mówimy: sprawdzam! Spidersweb (blog), 9 dicembre 2016, disponibili-

le su: <https://www.spidersweb.pl/2016/12/uber-polska-protest-strajk-kierowcow.html>.

Korolczuk, M. (2018), 'Kierowcy Ubera zatrzymani przez Inspekcję Transportu Drogowego', in: Trojmiasto.pl , 9 marzo 2018, disponibile su: <https://www.trojmiasto.pl/wiadomosci/Kierowcy-Ubera-zatrzymani-przez-Inspekcje-Transportu-Drogowego-n121838.html>.

Kosiński, D. (2016a), 'Uber nagrodzi uprzejmych klientów. Niegrzeczni mogą mieć poważne problemy', in: Spidersweb (blog), 4 novembre 2016, disponibile su: <https://www.spidersweb.pl/2016/11/uber-oceny.html>.

Kosiński, D. (2016b), 'Uber zrobił swoje Uber może odejść. Popularna usługa stała się własną karykaturą', in: Spidersweb (blog), 4 aprile 2018, disponibile su: <https://www.spidersweb.pl/2018/04/uber-czemu-nie-warto.html>.

Krakow.pl (2017), 'Zaskakujące wyniki kolejnych kontroli kierowców Uber', 4 maggio 2017, disponibile su: [http://krakow.pl/aktualnosci/209707,29,komunikat,zaskakujace\\_wyniki\\_kolejnych\\_kontroli\\_kierowcow\\_uber.html](http://krakow.pl/aktualnosci/209707,29,komunikat,zaskakujace_wyniki_kolejnych_kontroli_kierowcow_uber.html).

Kunkiel-Kryńska, A. and Zalewski, T. (2017), 'Uberyzacja – pomiędzy usługą świadczoną drogą elektroniczną a usługą przewozu', in: IPwsieci (blog), 24 maggio 2017, disponibile su: [http://www.ipwsieci.pl/wpis,151,Uberyzacja\\_8211\\_pomiedzy\\_usluga\\_swiadczona\\_droga\\_elektroniczna\\_a\\_usluga\\_przewozu\\_.html](http://www.ipwsieci.pl/wpis,151,Uberyzacja_8211_pomiedzy_usluga_swiadczona_droga_elektroniczna_a_usluga_przewozu_.html).

Maj, M. (2018), 'Cenzura aplikacji mobilnych w Polsce nadchodzi. Pierwszą ofiarą będzie Uber?', in: Niebezpiecznik.pl, 12 aprile 2018, disponibile su: <https://niebezpiecznik.pl/post/cenzura-aplikacje-mobile-uber-polska/>.

Marczak, G. (2015), 'Kara dla złapanego kierowcy Ubera nawet do 10 000 PLN. Uber umywa ręce "dostarczają tylko aplikację"', in: Antyweb , 25 aprile 2015, disponibile su: <https://antyweb.pl/kara-dla-zlapanego-kierowcy-ubera-nawet-do-10-000-pln-uber-umywa-rece-dostarczaja-tylko-aplikacje/>.

Nowak, M. (2016), 'Dlaczego kierowcy Ubera protestowali? Mamy tabelę z zarobkami. Obniżkę widać jak na dłoni', in: Spidersweb (blog), 12 dicembre 2016, disponibile su: <https://www.spidersweb.pl/2016/12/uber-zarobki-kierowcy-protest.html>.

Patrzył, A. (2017), 'Uberyzacja pracy to pułapka? Może wywołać falę prekarizacji', in: Forsal.pl , 20 dicembre 2017, disponibile su: <http://forsal.pl/artykuly/1091807,czy-ekonomia-wspolpracy-zagraza-tradycyjnym-firmom-i-wlasnosci.html>.

Rozwadowska, A. (2017), 'W Uberze zarabiają pośrednicy, kierowcy coraz mniej', in: Gazeta Wyborcza, 26 settembre 2017, disponibile su: <http://wyborcza.biz/biznes/1,100896,20745801,w-uberze-zarabiaja-posrednicy-kierowcy-coraz-mniej.html>.

Rozwadowska, A. (2018), 'Lex Uber w zamrażarce. Taksówkarze szykują więc dwa protesty. Przeciwno Uberowi, Taxify i pustym obietnicom rządu', in: Wyborcza.pl , 16 settembre 2018, disponibile su: <http://wyborcza.pl/7,155287,23916942,beda-dwa-wielkie-protesty-taksowkarzy-przeciwko-uberowi-i-taxify.html>.

Sieńko, A. (2017), "'Niesamowity" sukces Krakowa w walce z Uberem. Przechrzcił kierowców na taksówkarzy', in: InnPoland.pl , 16 gennaio 2017, disponibile su: <https://innpoland.pl/132313,przelomowy-wyrok-polskiego-sadu-ws-ubera-kierowca-nie-moze-jezdzic-bez-licencji>.

Sendrowicz, B. (2016), 'Uber tylko z działalnością gospodarczą', in: Gazeta Praca.pl , 27 gennaio 2016, disponibile su: <http://gazetapraca.pl/gazetapraca/1,90443,19541056,uber-tylko-z-dzialalnoscia-gospodarcza-po-19-lutego-firma-bedzie.html>.

Sowa, T. (2016), 'Uber a działalność gospodarcza – poradnik dla kierowców', in:

IFirma , 16 febbraio 2016, disponibile su: <https://www.ifirma.pl/poradnik-przed-siebiorky/uber-a-dzialalnosc-gospodarcza-poradnik-dla-kierowcow.html>.

Szaflarski, M. (2018), 'Strajk taksówkarzy w Warszawie. W czwartek 1500 taksówek zablokuje miasto', in: Wyborcza.pl, 17 ottobre 2018, disponibile su: <http://warszawa.wyborcza.pl/warszawa/7,54420,24054702,strajk-taksowkarzy-w-warszawie-w-czwartek-1500-taksowek-zablokuje.html>.

Szczepaniak, P. and Szczygieł, K. (2016), 'Uber jedzie na gapę', in: oko.press (website), 28 settembre 2016, disponibile su: <https://oko.press/uber-jedzie-na-gape/>.

Szymaniak, P. (2017), 'Rządowy lex Uber. Koniec z jazdą bez licencji', in: Gazeta Prawna.pl, 27 luglio 2017, disponibile su: <http://serwisy.gazetaprawna.pl/transport/artykuly/1060577,uber-kierowcy-licencje-taxi.html>.

Szymaniak, P. (2018), 'Lex uber: MF chce większych kar dla kierowców', in: Gazeta Prawna, 25 aprile 2018, disponibile su: <https://serwisy.gazetaprawna.pl/transport/artykuly/1119793,uber-mf-chce-wiekszych-kar-dla-kierowcow.html>.

TVPInfo (2018), Nowy projekt ustawy o transporcie. Jeśli wejdzie w życie, Uber i Taxify znikną z Polski, 19 ottobre 2018, disponibile su: <https://www.tvp.info/39547115/nowy-projekt-ustawy-o-transporcie-jesli-wejdzie-w-zycie-uber-i-taxify-znikna-z-polski>.

Uberblogger [nickname of a former Uber driver] (2016), Comment to the article by M. Lewandowski (2016), 'Z Uberem z dnia na dzień jest coraz gorzej, warszawscy kierowcy prowadzą już w oparach absurdu', in: Bezprawnik, 19 dicembre 2016, disponibile su: <https://bezprawnik.pl/uber-coraz-gorzej-2017/>.

Ziomek, W. (2018), 'Przemęczeni taksówkarze iTaxi. Aplikacja faworyzuje tych, którzy pracują po kilkanaście godzin bez przerwy', in: Money.pl , 18 giugno 2018, disponibile su: <https://www.money.pl/gospodarka/wiadomosci/artykul/przemeczeni-taksowkarze,19,0,2408979.html>.

Ziobrowska, J. (2017) 'Uberyzacja gospodarki – szansa czy zagrożenie?', in: OKWroclaw, 8 maggio 2017, disponibile su: <http://okwroclaw2018.org/uberyzacja-gospodarki-szansa-zagrozenie/>.

#### *Siti web delle piattaforme*

iTaxi: <https://itaxi.pl/praca-kierowcy/taxi-warszawa/>

Mytaxi: <https://pl.mytaxi.com>

Optitaxi: <https://optitaxi.pl/>

Tassificare: <https://taxify.eu/pl/>

Uber: <https://www.uber.com/pl/pl/>

# CASO 2: Pyszne. pl

## Descrizione della piattaforma

*Quali sono le caratteristiche della misura per quanto riguarda la protezione dei lavoratori della gig economy? (Si prega di far riferimento alle aree di interesse di rilievo tra quelle coperte dalla ricerca)*

Pyszne.pl è stata lanciata come start-up polacca con sede a Breslavia (con il sostegno finanziario del programma operativo dell'UE "Economia innovativa"). Nel 2012, il 100% delle sue azioni è stato venduto a yd. yourdelivery; tuttavia, la maggior parte del personale dirigente ha mantenuto le proprie posizioni all'interno dell'azienda. Nel 2014 è stata rilevata da Takeaway.com, una società olandese, ma ha mantenuto le sue attività in Polonia con il marchio 'Pyszne.pl'.

Pyszne.pl è una piattaforma online dove i clienti possono effettuare ordini di consegna di prodotti alimentari dai menu di circa 6.000 ristoranti elencati sulla piattaforma. Nella maggior parte dei casi, la consegna è a carico dei ristoranti, che si affidano ai propri autisti/corrieri<sup>17</sup>, o a un corriere specializzato, come Stava, una startup polacca che opera su base business-to-business, e consegna i pasti dai ristoranti ai propri clienti.

Grzegorz Aksamit, cofondatore e vicepresidente di Stava, ha dichiarato: "la nostra attività consiste nella fornitura di servizi logistici e nello sviluppo di tecnologie e algoritmi [...], l'attività di Pyszne.pl [...] consiste nel marketing dei clienti e nell'acquisizione di ordini, mentre la nostra attività riguarda la consegna di tali ordini" (Kurasiński, 2017). Attualmente Stava opera in 15 città polacche. Per diventare un corriere Stava è necessario avere un'auto e la patente di guida, oltre che conoscere la topografia locale. Ai corrieri vengono offerti contratti di mandato con la piena copertura dei contributi sociali. Dal 18 febbraio 2019, secondo le informazioni fornite sul sito web di Stava, la tariffa lorda oraria offerta è di 13,7 PLN (€ 3,16) a Lodz, Białystok, Rzeszow, Opole, Siedlce e Łomża, e 17 PLN (€ 3,93)<sup>18</sup> a Breslavia.

Ai ristoranti clienti di Pyszne.pl vengono offerti abiti da lavoro a marchio Pyszne.pl per i loro corrieri, nonché l'etichettatura del marchio della loro flotta da parte della piattaforma (cfr. Gajewski, 2016). I ristoranti possono anche noleggiare scooter elettrici con il marchio 'Pyszne.pl' dalla piattaforma (Hamdan, 2018).

Nel novembre 2016, Pyszne.pl ha iniziato a fornire servizi di consegna di cibo su biciclette elettriche attraverso i propri corrieri in bicicletta ai ristoranti che non forniscono la consegna di cibo ai clienti per conto loro. Inizialmente il servizio riguardava ristoranti selezionati a Varsavia; nel 2018 è stato lanciato a Breslavia e Cracovia (Mam Startup, 2019; Kurasiński, 2017).

<sup>17</sup> Sulla base delle informazioni contenute negli annunci di lavoro online, è possibile dedurre che i ristoranti polacchi assumono i corrieri per la consegna dei prodotti alimentari con un contratto di mandato, un contratto di servizio (cioè come lavoratori autonomi), o un contratto di lavoro, che offre le tariffe minime previste dalla legge.

<sup>18</sup> Tra parentesi sono indicati gli equivalenti in euro in base ai tassi di cambio storici delle valute.

Il servizio è fornito con biciclette elettriche di proprietà dell'azienda. I corrieri in bicicletta sono equipaggiati dall'azienda con indumenti impermeabili brandizzati e contenitori per il cibo. All'inizio della giornata lavorativa, i corrieri ritirano tutte le attrezzature presso la sede dell'azienda e, durante la guida, vengono rintracciati dallo spedizioniere, che è addestrato a rispondere a qualsiasi inconveniente. La consegna dei prodotti alimentari può essere monitorata anche dal cliente in tempo reale attraverso l'apposita funzione disponibile sulla piattaforma (Horecabcabc, 2018). I corrieri Pyszne.pl sono assunti in base a contratti di mandato, ovvero un tipo di contratto stipulato ai sensi del Codice Civile polacco, il che significa che non si applicano le disposizioni del diritto del lavoro (come, ad esempio, le disposizioni sull'orario di lavoro); tuttavia, la tariffa oraria non può essere inferiore alla tariffa minima prevista dalla legge. Le posizioni di lavoro sono pubblicizzate come lavoro occasionale o temporaneo (ad esempio su siti web di ricerca di lavoro come [www.olx.pl](http://www.olx.pl) o [www.gumtree.pl](http://www.gumtree.pl)). I corrieri lavorano con orari flessibili fissati settimanalmente.

Joanna (cognome non rivelato), corriere donna impiegata presso Pyszne.pl, intervistata dal blog dell'azienda, dichiara di iniziare a lavorare alle 13:00 e, in media, effettua consegne per le successive tre-sei ore, per due o tre giorni alla settimana. Può modificare l'orario di lavoro in modo che non interferisca con gli altri suoi impegni (lezioni universitarie). Ogni giorno percorre una distanza di 40 km (Pyszne.pl, 2017), cioè la metà della distanza di guida garantita da una carica della batteria (Mam Startup, 2019).

Non è stato possibile trovare altre informazioni online o in altre fonti scritte sulle effettive condizioni di lavoro dei corrieri di Pyszne.pl, o sull'uso di meccanismi per valutare i corrieri. Il sito web Pyszne.pl informa che i suoi clienti possono valutare il servizio di consegna e il cibo consegnato, sottolineando che entrambi gli aspetti sono di responsabilità del ristorante. Ciò non sorprende, in quanto la quota di consegne alimentari gestite direttamente da Pyszne.pl è marginale rispetto alle attività della piattaforma. Ad aprile 2018, Pyszne.pl lavorava con solo 55 corrieri in bicicletta a Varsavia, e stava reclutando nuovi corrieri in bicicletta per un servizio simile a Breslavia e Cracovia. Al contrario, la piattaforma vantava oltre 110 membri dello staff incaricati delle vendite, del servizio clienti, della progettazione grafica, delle risorse umane, della finanza e dei servizi dei partner (questi ultimi comprendono servizi e prodotti aggiuntivi, come scatole di pizza o scooter messi a disposizione dei ristoranti dei clienti). La società ha inoltre riferito di offrire regolarmente formazione e lezioni di inglese settimanali al proprio personale (Miśków, 2018).

*Le condizioni di lavoro sono in linea con le disposizioni di legge e di contratto collettivo applicabili?*

L'uso del contratto di mandato da parte di Pyszne.pl per contrattualizzare i corrieri in bicicletta può essere considerato come una modalità di impiego in linea con le disposizioni di legge in materia. Secondo la legge, può essere utilizzato in relazione a lavori che - a differenza di quelli a cui si applicherebbe il contratto di lavoro standard - a) non sono eseguiti sotto la diretta supervisione del cliente (il contraente deve svolgere attività specifiche, e non è obbligato a seguire gli ordini del cliente), e b) non sono eseguiti in un luogo imposto dal cliente (cioè il luogo di lavoro è concordato tra le parti).

Mentre Pyszne.pl non divulga le tariffe offerte ai propri corrieri in bicicletta, la tariffa lorda oraria minima prevista dalla legge nel caso di contratti di mandato è stata di 13,7 PLN (€ 3,28) nel 2018, da aumentare a 14,7 PLN (€ 3,42) a<sup>19</sup> partire dal 1° gennaio 2019 (CoM, 2017; CoM 2018).

<sup>19</sup> Tra parentesi sono indicati gli equivalenti in euro in base ai tassi di cambio storici delle valute.

Non esistono disposizioni rilevanti in materia di contrattazione collettiva che possano essere utilizzate come riferimento.

*Quali sono gli impatti previsti della misura in termini occupazionali e di sicurezza sociale dei lavoratori delle piattaforme?*

Le modalità di lavoro descritte (contratti di mandato e orario di lavoro flessibile) sono spesso utilizzate per lavori occasionali o temporanei (escludendo il lavoro non dichiarato), intermediati o meno o assistiti da strumenti informatici. Il contratto di mandato prevede una protezione sociale paragonabile a quella garantita dal contratto di lavoro subordinato (a meno che la persona non sia uno studente o un dipendente assunto in base ad un'altra forma di contratto) in quanto i contributi obbligatori coprono la pensione di vecchiaia, la pensione d'invalidità, l'indennità di disoccupazione e l'assistenza sanitaria e le aliquote (calcolate in relazione alla retribuzione) sono le stesse che per i dipendenti. L'eccezione è rappresentata dai contributi dell'assicurazione malattia, che sono versati su base volontaria nel caso di lavoratori assunti con contratto di mandato. Pertanto solo gli assicurati hanno diritto all'indennità di malattia<sup>20</sup> e all'indennità di maternità (se del caso). Va sottolineato, tuttavia, che i lavoratori assunti in base al contratto di mandato non godono dei diritti dei dipendenti (come il congedo di maternità, le ferie retribuite e il preavviso in caso di risoluzione del contratto).

L'approccio adottato da Pyszne.pl è stato quello di adattare l'organizzazione del lavoro per i suoi corrieri in bicicletta al quadro normativo dato. Ciò implica che può essere considerata una soluzione fattibile per il tipo di lavoro considerato.

A titolo di confronto, vale la pena notare che un approccio diverso è adottato da Uber Eats (che opera solo a Varsavia, Cracovia, Poznan e Breslavia). Uber Eats si occupa della consegna di tutti gli ordini di pasti generati dalla propria piattaforma. I corrieri di Uber Eats consegnano i pasti con la propria auto, scooter o bicicletta. Coloro che aspirano a diventare corrieri Uber Eats devono essere registrati come lavoratori autonomi, o lavorare con un partner Uber Eats, cioè essere assunti da un'entità commerciale separata che collabora con Uber Eats. In quest'ultimo caso, l'occupazione e la previdenza sociale dipendono in gran parte dall'integrità dei partner di Uber Eats. Il sistema è simile a quello utilizzato da Uber nel trasporto di passeggeri (cfr. il caso studio precedente). *Gazeta Wyborcza* (uno dei principali quotidiani polacchi) ha scoperto e riportato alcune prassi dalla dubbia liceità attuate dai partner di Uber Eats al fine di evitare la registrazione del lavoro e il pagamento dei contributi previdenziali. Di seguito sono elencati alcuni esempi: a) contratti di noleggio di biciclette, in base ai quali l'azienda partner noleggia la bicicletta di proprietà del corriere e paga quest'ultimo per l'utilizzo della bicicletta (invece di retribuire la prestazione lavorativa che dovrebbe essere svolta in base al contratto di mandato); b) contratti di mandato con un forfait settimanale di 50 PLN (€ 11,44)<sup>21</sup>, pagabili solo se il valore degli ordini consegnati ha raggiunto almeno 75 PLN (€ 17,16); e c) contratti in base ai quali il corriere è obbligato a pagare 20 PLN (€ 4,58)<sup>22</sup> al mese per avere accesso al "sistema di gestione dell'account" (Szostak, 2019).

20 Il diritto alla prestazione di malattia spetta ai lavoratori assicurati da almeno 90 giorni.

21 I contratti di mandato che prevedono il pagamento di un importo pari o inferiore a 200 PLN (€ 45,77 al 27 agosto 2019) al mese sono soggetti ad un'aliquota d'imposta sul reddito forfettaria e non richiedono la redazione, da parte del datore di lavoro, della dichiarazione fiscale sulla retribuzione del lavoratore.

22 Tra parentesi sono indicati gli equivalenti in euro in base al tasso di cambio del 27 agosto 2019.



## Riferimenti

### Regolamenti

Consiglio dei Ministri (CdM) (2018), Regolamento del Consiglio dei Ministri dell'11 settembre 2018 sulla retribuzione minima del lavoro e sulla tariffa oraria minima nel 2019.

CoM (2017), Regolamento del Consiglio dei Ministri del 12 settembre 2017 sulla remunerazione minima del lavoro e sulla tariffa oraria minima nel 2018.

### Articoli

Gajewski, M. (2016), 'Zmiany w Pyszne.pl. Twoje jedzenie przyjedzie teraz na elektrycznym rowerze', in: Spidersweb, 19 dicembre 2016, disponibile su: <https://www.spidersweb.pl/2016/12/pyszne-pl-dostawa.html>.

HACCP dla Ciebie (2018), HACCP dla Ciebie pyta eksperta. Stava- gastro kurierzy. Dlaczego nie opłaca się zatrudniać własnego kierowcy w lokalu gastronomicznym?, 23 marzo 2018, disponibile su: <https://haccpdlaciebie.pl/2018/03/haccp-dla-ciebie-pyta-eksperta-stava-gastro-kurierzy-dlaczego-nie-oplaca-sie-zatrudniac-wlasnego-kierowcy-z-lokalu-gastronomicznym/>.

Hamdan, J. (2018), 'JedenŚlad rozpoczął współpracę z Pyszne.pl', in: Handel extra , 5 luglio 2018, disponibile su: <https://handlextra.pl/artykuly/213442,jedenslad-rozpoznal-wspolprace-z-pyszne-pl>.

Horecabc (2018), Darmowe rowerowe dostawy pyszne.pl wkraczają do kolejnego miasta, 25 ottobre 2018, disponibile su: <https://www.horecabc.pl/darmowe-rowerowe-dostawy-pyszne-pl-wkraczaja-do-kolejnego-miasta/>.

Kurasiński, A. (2017), 'Grzegorz Aksamit (Stava) – Jesteśmy miejską „infrastrukturą” dla restauratorów', in: Kurasinski (blog), 7 settembre 2017, disponibile su: <https://blog.kurasinski.com/2017/09/grzegorz-aksamit-stava-jestesmy-miej-ska-infrastruktura-dla-restauratorow/>.

Mam Startup (2019), 'Pyszne.pl uruchamia własną dostawę jedzenia. Informacja prasowa', 19 dicembre 2016, disponibile su: <https://mamstartup.pl/trans-port/10297/pyszne-pl-uruchamia-wlasna-dostawe-jedzenia>.

Marketing i Biznes (2018), 'Founder's Mind. Wywiad z Grzegorzem Aksamitem', 14 giugno 2018, disponibile su: <https://marketingibiznes.pl/biznes/founder-minds-wywiad-z-grzegorzem-aksamitem/>.

Miśków, J. (2018), 'Arkadiusz Krupicz, współzałożyciel Pyszne.pl: Chcesz założyć start-up? Nie myśl, tylko działaj', in: Puls HR , 17 aprile 2018, disponibile su: <https://www.pulshr.pl/wywiad/arkadiusz-krupicz-wspolzalozyciel-pyszne-pl-chcesz-zalozyc-start-up-nie-mysl-tylko-dzialaj,52682.html>.

Portal spożywczy (2018), 'Darmowe rowerowe dostawy Pyszne.pl wkraczają do Krakowa', 16 novembre 2018, disponibile su: <http://www.portalspozywczy.pl/horeca/wiadomosci/darmowe-rowerowe-dostawy-pyszne-pl-wkraczaja-do-krakowa,165091.html>.

Pyszne.pl (blog) (2017), 'Dobrze ci w pomarańczowym!', 8 marzo 2017, disponibile su: <https://www.pyszne.pl/blog/dobrze-ci-w-pomaranzczowym/>.

Sędek, M. (2017), 'Sukces z dostawą do domu – historia Pyszne.pl', in: Marketing i Biznes , 25 aprile 2017, disponibile su: <https://marketingibiznes.pl/start-up-zo-ne/sukces-dostawa-domu-historia-pyszne-pl/>.

Szostak, P. (2019), 'Pracowałem na czarno w Uber Eats', in: Gazeta Wyborcza, 19 febbraio 2019, disponibile su: <http://wyborcza.pl/10,93566,24470891,piotr-szostak-pracowalem-na-czarno-w-uber-eats.html>.

*Siti di ricerca di lavoro / Portali di lavoro e annunci di lavoro*

[www.gumtree.pl](http://www.gumtree.pl)

329060628 postato il 4 gennaio 2019 (corriere in bicicletta a Varsavia presso Pyszne.pl)

[www.olx.pl](http://www.olx.pl)

498827559 postato il 5 febbraio 2019 (corriere in bicicletta a Varsavia presso Pyszne.pl)

494713871 postato il 4 febbraio 2019 (corriere in bicicletta a Cracovia a Pyszne.pl)

494712315 postato il 4 febbraio 2019 (corriere in bicicletta a Breslavia a Pyszne.pl)

[oferty.praca.gov.pl](http://oferty.praca.gov.pl)

[pl.jooble.org](http://pl.jooble.org)

[vendere.pl](http://vendere.pl)

*Siti web della piattaforma*

[pyszne.pl](http://pyszne.pl)

[stava.pl](http://stava.pl)



**DON'T GIG UP**

[dontgigup.eu](http://dontgigup.eu)