

CAPITOLO VIII

IL CASO UBER, TRA DIRITTO DEL LAVORO E DIRITTO DELLA CONCORRENZA

Vania Brino

SOMMARIO: 1. Profili introduttivi. – 2. Il caso Uber in sintesi. – 3. Concorrenza sleale e mercato regolamentato nelle pronunce dei giudici italiani. – 4. Sulla natura giuridica del servizio reso da Uber e sulle implicazioni in materia di concorrenza. – 5. La qualificazione del rapporto contrattuale tra Uber e i suoi autisti: quali conseguenze sul piano della legislazione a tutela della concorrenza? – 6. Osservazioni conclusive.

1. Profili introduttivi

Lo scenario dominante vede le imprese assumere modelli organizzativi ibridi e reticolari con la chiara finalità di ridurre i costi e sfruttare le zone d'ombra dei sistemi giuridici. Se in passato era il gruppo societario il modello prevalente, oggi i riflettori sono accesi sulle reti di imprese, sulla *global supply chain*, sulle piattaforme digitali, per le quali “il mondo non è più un mosaico di Stati sovrani, ma piuttosto un immenso tavolo da gioco dove è possibile soppesare, confrontare e selezionare i vari sistemi legislativi” ⁽¹⁾. Segnali, questi, di una “frantumazione” delle relazioni contrattuali che non lascia indenne il rapporto tra lavoratore e datore di lavoro.

Il contratto di lavoro, nel suo assetto geneticamente bilaterale, viene investito dalle trasformazioni organizzative e dai modelli di integrazione contrattuale che favoriscono le forme di utilizzazione indiretta del lavoro. Ciò ha imposto un generale ripensamento degli schemi regolativi e delle stesse categorie definitorie tradizionali. Basti qui richiamare il dibattito, accentuatosi negli ultimi anni, sui mutamenti della figura del datore di lavoro e sull'intensificazione dei fenomeni di dissociazione funzionale tra

⁽¹⁾ A. SUPLOT, *Quale giustizia sociale internazionale nel XXI secolo?*, in *Riv. Giur. Lav.*, 2016, I, pag. 666.

datore di lavoro formale e sostanziale ⁽²⁾. Viene affermandosi una definizione dinamica di datore di lavoro centrata sul fatto che la tutela del lavoratore è strettamente legata alla controparte datoriale ma può altresì dipendere dai soggetti terzi con i quali il datore di lavoro intrattiene relazioni commerciali.

Il contesto poc'anzi evocato viene ulteriormente complicato dalla c.d. digitalizzazione dell'economia e dall'evoluzione tecnologica. È questo, infatti, un terreno disseminato di incertezze nel quale le tradizionali coordinate spazio temporali perdono consistenza e con esse i punti di riferimento dei sistemi giuridici e degli stessi interpreti ⁽³⁾. Come ci ha rappresentato Patrizia Tullini, la rete tende “ad evitare descrizioni, classificazioni, regolamentazioni e sistemi giuridici definiti” ⁽⁴⁾. La digitalizzazione determina una sorta di “polverizzazione” degli spazi della regolazione e, ad un tempo, innesca una moltiplicazione dei soggetti potenzialmente coinvolti, ciascuno portatore di istanze, interessi, diritti.

Se, come in più occasioni affermato in sede europea ⁽⁵⁾, la *sharing economy* è descritta come motore di sviluppo e di progresso, e quindi fonte di opportunità per il sistema, al contempo non possono tacersi i rischi dalla stessa generati sul mondo del lavoro, sui consumatori, sulle stesse imprese. La digitalizzazione si nutre della transnazionalità quale caratteristica saliente non solo dei sistemi normativi nei quali irradia la sua forza ma anche delle soggettività coinvolte. Le imprese si avvalgono di “tecnologie di

⁽²⁾ A partire dal fondamentale contributo di H. COLLINS, *Independent contractors and the challenge of vertical disintegration to employment protection laws*, in *Oxford Journ. Legal Stud.*, 1990, 10, 3, pag. 353 e segg., e per il dibattito più recente v. tra gli altri J. PRASSL, *The Concept of Employer*, Oxford, 2015. Per la dottrina italiana v. da ultimo D. GAROFALO, *Lavoro, impresa e trasformazioni organizzative*, Relazione tenuta durante le Giornate di studio AIDLASS, *Frammentazione organizzativa e lavoro: rapporti individuali e collettivi*, Casino, 18 e 19 maggio 2017, pag. 1 e segg. del dattiloscritto, al quale si rinvia anche per i riferimenti bibliografici.

⁽³⁾ V. R. VOZA, *Il lavoro e le piattaforme digitali: the same old story?*, in *WP C.S.D.L.E. “Massimo D’Antona”*.IT, 2017, 336.

⁽⁴⁾ P. TULLINI, *C’è lavoro sul web?*, in *Lab. & Law Issues*, 2015, 1, pag. 5.

⁽⁵⁾ V. tra le altre la Comunicazione della Commissione “Le piattaforme online e il mercato unico digitale. Opportunità e sfide per l’Europa”, 25 maggio 2016; la Comunicazione della Commissione “Un’agenda europea per l’economia collaborativa”, 2 giugno 2016. In dottrina, v. G. BRONZINI, *L’agenda europea sull’economia collaborativa*. Much Ado About Nothing?, in *Riv. It. Dir. Lav.*, 2016, III, pag. 267 e segg.; D. DIVERIO, *La disciplina europea dei servizi delle piattaforme di intermediazione online nella comunicazione della Commissione “Un’agenda europea per l’economia collaborativa”*, in http://europa.univr.it/rivista1_2016.pdf.

deterritorializzazione”⁽⁶⁾, favorite dallo strumento della rete, con la chiara finalità di abbattere i costi del lavoro e massimizzare i profitti, noncuranti degli effetti prodotti sui sistemi sociali. I processi in atto hanno inevitabilmente contribuito alla formazione di una “catena di montaggio globale”⁽⁷⁾ popolata di lavoratori nomadi ed invisibili agli occhi della regolazione.

Le questioni giuridiche sullo sfondo sono complesse e difficili da decifrare, investendo non solo il diritto del lavoro ma anche la disciplina sulla concorrenza, la normativa a tutela del consumatore, la legislazione fiscale⁽⁸⁾. Trapela, altrimenti, una sostanziale tensione tra l’idea secondo cui la digitalizzazione destabilizza il diritto e i suoi paradigmi fondativi e l’assunto secondo cui, all’opposto, deve essere interpretata come “l’alba di una nuova era per i lavoratori”⁽⁹⁾ e più in generale per l’intera società.

Nel presente contributo indagheremo il caso Uber mettendo in luce, in particolare, le implicazioni prodotte sul piano della normativa a tutela della concorrenza partendo dal presupposto secondo cui “inquadrare il tema delle dinamiche concorrenziali ed identificare i possibili effetti anti-competitivi delle nuove pratiche economiche può essere utile al fine di comprendere meglio le possibili future evoluzioni di questi mercati”⁽¹⁰⁾. E se, da un lato, le norme a tutela della concorrenza potrebbero giocare un ruolo centrale nel processo di regolazione del fenomeno, soprattutto se lette in una prospettiva di frammentazione del potere economico e quindi di riequilibrio dei rapporti di forza tra le piattaforme e i propri collaboratori⁽¹¹⁾, dall’altro lato, come vedremo, potrebbero comprimere la libertà d’azione dei lavoratori digitali, in particolar modo se animata da intenti di rivendicazione di diritti ad oggi per lo più negati (v. *infra*).

Esamineremo, *in primis*, l’orientamento espresso dai giudici italiani in alcuni recenti pronunciamenti, per spingerci poi oltre confine con l’obiettivo di rappresentare taluni profili del dibattito sviluppatosi sul tema in Europa e negli Stati Uniti.

⁽⁶⁾ M. BIRGILLITO, *Lavoro e nuova economia: un approccio critico. I molti vizi e le poche virtù dell’impresa Uber*, in *Lab. & Law Issues*, 2016, 2, 2, pag. 5.

⁽⁷⁾ M. WEISS, *Digitalizzazione: sfide e prospettive per il diritto del lavoro*, in *Dir. Rel. Ind.*, 2016, pag. 651 e segg.

⁽⁸⁾ P. TULLINI (a cura di), *Web e lavoro. Profili evolutivi e di tutela*, Torino, 2017, pag. 1 e segg.

⁽⁹⁾ M.C. ESCANDE-VARNIOL, *L’ubérisation, un phénomène global. Regard de droit comparé*, in *Rev. Droit Trav.*, 2017, pag. 171.

⁽¹⁰⁾ G. SMORTO, *Verso la disciplina giuridica della sharing economy*, in *Mercato Conc. Reg.*, 2015, XVII, 2, pag. 269.

⁽¹¹⁾ E. MOSTACCI, A. SOMMA, *Il caso Uber*, Milano, 2016, pag. 214.

2. Il caso Uber in sintesi

Uber è una *start up* californiana realizzata nel 2009 che ha messo radici in molti Stati nel mondo offrendo un servizio di trasporto con autovetture private avvalendosi di un'applicazione per cellulari attraverso la quale vengono messi in contatto autisti e passeggeri. Se ne parla a giusto titolo come di un fenomeno globale e dalle grandi potenzialità ma al contempo oggetto di accese discussioni negli ambienti istituzionali e giudiziari ad ogni latitudine ⁽¹²⁾.

Il legislatore deve infatti muoversi all'interno di un mercato per lo più regolamentato nel quale l'entrata in scena di nuovi attori, di fatto svincolati da qualsivoglia vincolo o condizione di accesso, inasprisce la concorrenza con coloro che operano nel rispetto delle norme di settore. E se è vero che “le regole sull'erogazione di prestazioni professionali risultano inadeguate a disciplinare l'offerta di beni e servizi da soggetti privati, d'altra parte sottraendo tali attività alle regole di settore si pone un chiaro problema di tutela degli utenti” ⁽¹³⁾.

In questa controversa cornice il caso Uber si impone come una delle rappresentazioni delle tensioni tra i precetti a tutela della concorrenza e le norme che a vario titolo sono finalizzate alla soddisfazione di interessi generali per il tramite dell'attore pubblico (esemplificativo il caso italiano con riferimento alla legge quadro per il trasporto di persone mediante autoservizi pubblici non di linea del 15 gennaio 1992, n. 21 su cui v. *infra*). Ciò a dire che “le ricadute giuridiche dei nuovi modelli di produzione e scambio vanno ben oltre il conflitto in atto tra esponenti dei comparti tradizionali e nuovi

⁽¹²⁾ La letteratura sul punto appare sterminata: v. A. PERULLI, *Lavoro e tecnica al tempo di Uber*, in *Riv. Giur. Lav.*, 2017, I, pag. 195 e segg.; O. POLLICINO, V. LUBELLO, *Un monito complesso ed una apertura al dibattito europeo rilevante: Uber tra giudici e legislatori*, in *Osserv. Cost.*, 2017, 2; E. DAGNINO, *Uber law: prospettive giuslavoristiche sulla sharing/on demand economy*, in *Dir. Rel. Ind.*, 2016, pag. 137 e segg.; V. DE STEFANO, *Lavoro su “piattaforma” e lavoro non standard in prospettiva internazionale e comparata*, in *Riv. Giur. Lav.*, 2017, I, pag. 241 e segg. Per la dottrina straniera v. J. PRASSL, M. RISAK, *Uber, TaskTabbit, & Co: Platforms as employers? Rethinking the legal analysis of crowdwork*, in *Comp. Lab. Law & Pol. Journ.*, 2016, 37, pag. 1 e segg.; A. STROWEL, *Digital Platforms: To Regulate or Not To Regulate?*, http://ec.europa.eu/information_society/newsroom/image/document/2016-7/uclouvain_et_universit_saint_louis_14044.pdf; S.R. MILLER, *First Principles for Regulating the Sharing Economy*, in *53 Harv. J. Legis.*, 2016, 147, pag. 53 e segg.; M. COHEN, A. SUNDARARAJAN, *Self-Regulation and Innovation in the Peer-to-Peer Sharing Economy*, http://adapt.it/adapt-index-a-z/wp-content/uploads/2015/06/Sundararajan_Cohen_Dialogue.pdf, pag. 125.

⁽¹³⁾ G. SMORTO, *Verso la disciplina giuridica*, op. cit., pag. 264. Cfr. B. ROGERS, *The Social Costs of Uber*, in *Univ. Chicago Law Review Dialogue*, 2015, pag. 85 e segg.

attori economici, sollecitando una ridefinizione dei fallimenti del mercato e una nuova divisione delle responsabilità regolative” (14).

Uber ha altrimenti sollevato il vaso di Pandora, mettendo in luce i limiti e le debolezze di apparati normativi inadeguati dinanzi alle nuove sfide poste dall’era digitale e, al contempo, le frizioni tra i modelli improntati al libero mercato e i c.d. mercati amministrati e/o regolamentati che aspirano a soddisfare interessi generali, e in questa prospettiva ammettono interventi statuali limitativi delle dinamiche concorrenziali. Evenienze in questo senso si rinvengono sia negli Stati Uniti sia in Europa a dimostrazione della circolarità dei problemi sollevati pur nelle specificità degli ordinamenti coinvolti.

3. Concorrenza sleale e mercato regolamentato nelle pronunce dei giudici italiani

Fin dai primi passi compiuti in Italia la piattaforma Uber è stata fortemente osteggiata dai taxisti che hanno invocato a gran voce la violazione della normativa sulla concorrenza ad opera dei suoi autisti.

La querelle giurisprudenziale che ne è seguita non sembra destinata ad esaurirsi in tempi rapidi. Le questioni da sciogliere sono ancora molte.

La disciplina italiana chiamata in causa è quella contenuta nella legge quadro per il trasporto di persone mediante autoservizi pubblici non di linea del 15 gennaio 1992, n. 21 che regola il servizio di taxi e il servizio di noleggio con conducente. In particolare la legge interviene sulle modalità di accesso, sui requisiti richiesti a coloro che operano nel settore, sulle caratteristiche dei mezzi utilizzati soprattutto dal punto di vista della sicurezza, sulle modalità di svolgimento del servizio. Si tratta di un sistema di regole particolarmente stringente che governa il servizio di trasporto non di linea improntandolo ad esigenze di tutela dell’utente e di garanzia della mobilità del cittadino in condizioni di sicurezza e di assenza di rischio. Rileva inoltre sia l’esigenza di garantire universalità, continuità e copertura nel territorio del servizio, sia di tutelare i lavoratori coinvolti impedendo forme di concorrenza al ribasso soprattutto attraverso l’imposizione di un regime di prezzi amministrati.

Date queste premesse era per così dire inevitabile che l’arrivo di Uber all’interno di un mercato amministrato potesse provocare le reazioni di coloro che operano nel settore uniformandosi a rigidi precetti normativi.

(14) G. SMORTO, *Verso la disciplina giuridica*, op. cit., pag. 260.

Se già nel 2013 si segnalano interventi di alcuni giudici di pace, in particolare sul servizio di noleggio con conducente, il dibattito si fa acceso soprattutto a partire dal ricorso presentato nel marzo 2015 dalle società che gestiscono i servizi di radio taxi a Genova, Milano e Torino con il quale si chiede al Tribunale di Milano di inibire il servizio UberPop. Il nodo centrale della questione verte sulla presunta concorrenza sleale realizzata dagli autisti di Uber per violazione di regole di natura pubblicistica con conseguente vantaggio indebito ottenuto dagli stessi rispetto ai concorrenti.

Il Tribunale di Milano, con ordinanza del 25 maggio 2015 ⁽¹⁵⁾, accerta la concorrenza sleale posta in essere da Uber e inibisce la società dal continuare a prestare il servizio attraverso soggetti privi delle necessarie autorizzazione. Uber si oppone ma il Tribunale di Milano, con sentenza del 9 luglio 2015, rigetta il ricorso. Con sentenza del Tribunale di Torino del 1 marzo 2017 viene confermata la concorrenza sleale *ex art.* 2598 Cod. Civ. per il servizio UberPop.

Pur senza entrare nel merito di ciascuno dei pronunciamenti richiamati, i profili oggetto di analisi riguardano essenzialmente la *natura del servizio reso* dalla piattaforma, le *condizioni applicate al servizio* e la presunta *concorrenza sleale ex art.* 2598 Cod. Civ. per violazione di norme pubblicistiche (nello specifico rilevano l'art. 86 d.lgs. 30 aprile 1992, n. 285, e l'art. 8 l. 15 gennaio 1992, n. 21) perpetrata ai danni degli autisti del trasporto pubblico non di linea.

Secondo i giudici italiani non vi sono dubbi sul fatto che Uber realizza una forma di trasporto pubblico non di linea ai sensi dell'art. 1, comma 1, l. n. 21 del 1992. Ciò trova conferma nelle condizioni di svolgimento del servizio che risultano analoghe a quelle di un tradizionale servizio di radio taxi, fatta eccezione per l'utilizzo di una tecnologia più avanzata. I giudici italiani escludono inoltre possa trattarsi di un mero intermediario in quanto ritengono che la piattaforma sia il principale strumento attraverso il quale la multinazionale americana ha creato il proprio *business*. Al contempo ritengono che “i *drivers* e i gestori dell'applicazione costituiscono un sistema integrato (gli uni non potrebbero operare senza l'altra e viceversa)” ⁽¹⁶⁾.

Le obiezioni di Uber, che invoca il riconoscimento della natura di intermediario tra chi offre e chi cerca un servizio di trasporto, non trovano quindi

⁽¹⁵⁾ Trib. Milano 25 maggio 2015, in *Dir. Ind.*, 2015, 2, pag. 245, con nota di L. GIOVE, A. COMELLI; v. anche A. DONINI, *Regole della concorrenza e attività di lavoro nella on demand economy: brevi riflessioni sulla vicenda Uber*, in *Riv. It. Dir. Lav.*, 2016, II, pag. 46 e segg.

⁽¹⁶⁾ Trib. Milano 25 maggio 2015, cit.

accoglimento. Né tanto meno è stata accolta la tesi che riconduce l'attività di Uber all'interno della c.d. economia della condivisione (alla stregua delle pratiche di *car-sharing* o *car-pooling*). Per un verso la destinazione è stabilita dal cliente mentre nella mobilità condivisa il conducente sceglie il tragitto e chiede poi a soggetti terzi di condividere il medesimo percorso. Per altro verso l'autista di Uber non percepisce un rimborso spese bensì un compenso determinato sulla base di una serie di indicatori.

Da qui, non v'è ragione per ritenere che Uber possa operare nel mercato amministrato senza rispettare le norme introdotte a tutela di interessi generali e volte a garantire un servizio sicuro ed affidabile. Posta "la sostanziale impossibilità che un servizio analogo a quello svolto dai taxi possa essere svolto da un soggetto privo di licenza" ⁽¹⁷⁾ il giudice sottolinea con vigore le ragioni che giustificano l'esistenza di una regolamentazione di settore richiamando "il pubblico interesse alla garanzia della mobilità, che impone la predisposizione di servizi resi in via indifferenziata (..) e con la necessaria continuità e regolarità in ogni luogo e momento della giornata" oltre alla "necessità di garantire la sicurezza e l'integrità personale degli utenti di tali servizi attraverso il controllo dei requisiti personale dei soggetti privati ammessi alla licenza, della sicurezza tecnica dei veicoli a tal fine utilizzati (...) nonché della predisposizione di adeguate misure assicurative in caso di danni alla persona" ⁽¹⁸⁾. Condizioni, queste, che non potrebbero essere garantite allo stesso modo se il mercato fosse liberalizzato.

I giudici italiani escludono inoltre che la normativa italiana di regolamentazione del settore violi i principi di libera concorrenza. Per un verso l'art. 41 Cost. prevede che "la libera iniziativa economica privata possa essere oggetto di regolazione e di indirizzo" ⁽¹⁹⁾ mentre rispetto al contesto europeo i servizi di taxi e noleggio con conducente "sono esclusi dall'abrogazione delle restrizioni in materia di accesso ed esercizio delle attività economiche previste dall'ordinamento in conformità alla direttiva 2006/123/CE" ⁽²⁰⁾.

Per quanto concerne la presunta concorrenza sleale realizzata da Uber ai sensi dell'art. 2598 Cod. Civ., i giudici italiani hanno ritenuto che l'inservanza delle norme imposte per il servizio pubblico non di linea, da cui l'assenza dei necessari titoli abilitativi allo svolgimento del servizio, consente ad Uber di acquisire un vantaggio concorrenziale indebito che poggia sui

⁽¹⁷⁾ Trib. Milano 25 maggio 2015, cit.

⁽¹⁸⁾ Trib. Milano 25 maggio 2015, cit.

⁽¹⁹⁾ Trib. Milano 25 maggio 2015, cit.

⁽²⁰⁾ Trib. Milano 25 maggio 2015, cit.

minori costi sostenuti per operare nel settore, ovvero sulla possibilità di offrire tariffe più convenienti rispetto a quelle applicate dai taxisti. Rileva qui l'orientamento maggioritario secondo il quale “la violazione delle norme pubblicistiche è sufficiente ad integrare la fattispecie illecita quando essa è stata causa diretta della diminuzione dell'altrui avviamento ovvero quando essa, di per sé stessa, anche senza un comportamento di mercato, abbia prodotto il vantaggio concorrenziale che non si sarebbe avuto se la norma fosse stata osservata” (21).

La violazione di norme pubblicistiche può quindi avere un effetto distorsivo sul mercato quando l'omesso rispetto della normativa vincolante di settore si traduce, per il soggetto agente, nel risparmio dei costi, nella semplificazione dell'attività organizzativa e di vigilanza e nella possibilità di proporsi sul mercato con prezzi più bassi. La condotta di Uber e le condizioni di miglior favore offerte sul mercato sono tali da sviare la clientela verso i suoi *drivers* creando quindi un danno per gli operatori del servizio pubblico.

Un discorso a parte dev'essere fatto per il servizio di Uber-black che mette a disposizione autovetture con conducente. Il Tribunale di Roma, con sentenza del 7 aprile 2017, riconosce la concorrenza sleale posta in essere dal servizio inibendo l'utilizzo dell'applicazione all'interno del territorio italiano con previsione di un'ammenda nel caso di tardiva esecuzione dell'ordinanza.

A fronte del ricorso di Uber il Tribunale di Roma si pronuncia nuovamente con sentenza dello scorso 26 maggio 2017, nella quale si accolgono le pretese di Uber e si esclude il comportamento anticoncorrenziale della piattaforma. Si accerta altrimenti che la valutazione della condotta degli esercenti il servizio di noleggio con conducente dev'essere effettuata sulla base della l. n. 21 del 1992, limitatamente alla parte della stessa non modificata dall'art. 29, comma 1-*quater* d.l. n. 207 del 2008, conv. in l. n. 14 del 2009. Le nuove disposizioni, che innovano la sfera degli obblighi in capo ai prestatori di servizi di trasporto con conducente (22), non trovano applicazione nel caso di specie. Non si può infatti sostenere il comportamento anticoncorrenziale di Uber-black per violazioni di norme la cui efficacia è stata temporaneamente sospesa nelle more di una nuova disciplina sulla materia (23).

(21) Cass. 27 aprile 2004, n. 8012, in *Rep. Foro It.*, 2005, voce *Concorrenza*, n. 264.

(22) L'art. 29, comma 1-*quater* d.l. n. 207 del 2008, conv. in l. n. 14 del 2009 prevede l'obbligo di stazionamento dei mezzi all'interno di una rimessa; il divieto di stazionamento dei mezzi sul suolo pubblico; l'obbligo di ricevere le prenotazioni presso le rispettive rimesse.

(23) L'efficacia dell'art. 29, comma 1-*quater*, d.l. n. 207 del 2008 è stata sospesa dall'art. 7-*bis*, d.l. 10 febbraio 2009, n. 5, convertito con modificazioni nella l. 9 aprile 2009,

Mi pare che qui la lettura proposta dal Tribunale di Roma trovi fondamento sulle differenze che emergono nelle due tipologie di trasporto. Riprendendo quanto affermato dal Tribunale di Roma “dalla natura pubblica del servizio di taxi possono farsi discendere l’obbligatorietà del servizio e la sua offerta indifferenziata a chiunque ne faccia richiesta, la determinazione pubblica delle tariffe e delle modalità di svolgimento del servizio e lo stazionamento in luogo pubblico”, mentre “alla natura privata del servizio di noleggio con conducente consegue la facoltatività del servizio, la libera determinazione della tariffa e il divieto di stazionamento in luogo privato”. Ciò a dire che se il servizio Uber Pop deve rispettare la normativa pubblicitaria e i suoi vincoli stringenti in quanto presenta caratteristiche assimilabili in tutto e per tutto al trasporto pubblico non di linea, diversamente il servizio Uber-Black è di per sé improntato ad una maggiore flessibilità trattandosi di un servizio di trasporto con conducente che viene offerto a condizioni particolari e diverse rispetto al trasporto non di linea. Sul punto la normativa italiana appare eccessivamente limitante tanto che lo stesso legislatore ha sospeso l’efficacia delle norme che introducevano nuovi obblighi in capo ai prestatori di servizio di noleggio con conducente in attesa di una revisione della disciplina.

Più in generale le divergenze negli orientamenti dei giudici italiani sono uno spaccato evidente dei contrasti interpretativi ed applicativi che insistono sulla diffusione delle piattaforme digitali e sulla difficoltà di inserirle nel cono d’ombra di norme che, secondo l’opinione maggioritaria, necessitano di una sostanziale riscrittura. In questa prospettiva si pone chiaramente l’Autorità Garante della concorrenza e del mercato secondo la quale la normativa vigente risulta obsoleta ed estremamente penalizzante per coloro che intendono accedere al mercato dei servizi di trasporto ⁽²⁴⁾. In quest’ottica, l’Autorità auspica una “riforma complessiva in senso pro-concorrenziale”, anche nella direzione della creazione di un terzo genere di fornitori di servizi di mobilità non di linea (in aggiunta ai taxi e al noleggio con conducente) ovvero piattaforme online che connettono i passeggeri con autisti non professionisti, accompagnata dall’individuazione “di strumenti volti a compensare l’effetto

n. 33. Da ultimo, la sospensione dell’efficacia del precetto è stata posticipata al 31 dicembre 2017, per effetto della l. 27 febbraio 2017, n. 19.

⁽²⁴⁾ V. Parere Autorità Garante della concorrenza e del mercato, AS1354 – Riforma del settore della mobilità non di linea, 10 marzo 2017; Parere Autorità garante della concorrenza e del mercato, AS122-Legge quadro per il trasporto di persone mediante autoservizi pubblici non di linea, 29 settembre 2015 (entrambi in *www.agcm.it*).

dell'apertura e dell'allargamento del mercato della mobilità non di linea sugli operatori sottoposti a obblighi di servizio pubblico” (25).

4. Sulla natura giuridica del servizio reso da Uber e sulle implicazioni in materia di concorrenza

Sulla natura giuridica dei servizi resi da Uber, come è noto, siamo in attesa di una pronuncia della Corte di giustizia europea a seguito della questione pregiudiziale posta da un tribunale spagnolo sulla base del ricorso presentato dall'associazione di tassisti *Asociación Profesional Élite Taxi* contro Uber (26). L'oggetto del dirimere verte sulla qualificazione del servizio offerto da Uber, potendo lo stesso rientrare nel servizio di trasporto, sulla falsariga di quanto già espresso dalle corti nazionali intervenute sul punto, oppure nel servizio elettronico di intermediazione o nel servizio della società dell'informazione (art. 1, punto 2 dir. 98/34/CE). Se nel primo caso rilevarebbe come una piattaforma che organizza e distribuisce le richieste che le pervengono da utenti e fornitori del servizio, nel secondo caso Uber si configurerebbe come un mero intermediario tra domanda e offerta di trasporto.

La questione appare centrale ai fini della determinazione della legislazione applicabile.

Se Uber fosse inquadrato come servizio di trasporto rientrerebbe nella competenza condivisa dell'Unione europea e degli Stati membri nell'ambito dei trasporti locali. L'Avvocato generale Szpunar, nelle sue conclusioni dell'11 maggio 2017 sul caso in oggetto, si è espresso in questa direzione sostenendo che Uber presta un'attività organizzata in tutto e per tutto riconducibile ai servizi di trasporto. L'applicativo sul quale Uber ha costruito il suo modello di *business* viene inteso come uno strumento essenziale per la realizzazione del servizio. La piattaforma non si limita “a mettere in relazione offerta e domanda, ma crea, essa stessa, l'offerta, oltre a disciplinarne le caratteristiche essenziali e organizzarne il funzionamento” (27). Da qui si configurerebbe come un servizio di trasporto per lo svolgimento del quale gli Stati membri potrebbero legittimamente prevedere licenze o autorizzazioni. Ciò in ragione del fatto che l'attività di Uber rientrerebbe

(25) Parere AS1354, cit.

(26) Giust. Ue 11 maggio 2017, C-434/15, *Asociación Profesional Élite Taxi contro Uber*, <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/TXT/?uri=CELEX%3A62014CO0434>.

(27) Conclusioni Avvocato Generale, 11 maggio 2017, C-434/15, punto 43.

“nell’eccezione alla libera prestazione dei servizi prevista dall’articolo 58, paragrafo 1, TFUE” mentre risulterebbe “soggetta alla disciplina di cui agli articoli 90 e seguenti dello stesso” (28). Resterebbe tuttavia da capire fino a che punto la legislazione nazionale può introdurre condizioni o restrizioni nell’accesso al settore. Come ben sappiamo non sarebbe certo la prima volta che la Corte di giustizia comprime la potestà di intervento degli Stati membri per lasciare spazio alle libertà economiche e alle disposizioni a tutela della concorrenza (29).

Diversamente, se Uber fosse qualificato come mero intermediario, e quindi rientrasse nei servizi dell’informazione, la piattaforma potrebbe beneficiare della libertà di prestazione dei servizi prevista per i servizi di e-commerce o della società dell’informazione (30).

In questo caso si potrebbe comunque porre un altro tipo di problema legato al fatto che Uber fissa il prezzo del servizio attraverso un algoritmo, potendo quindi configurare un “*hub and spoke cartel*” (31). Anche se l’intermediario non stabilisce direttamente il prezzo la determinazione dello stesso avviene attraverso una formula matematica e ciò comprime il libero gioco della concorrenza tra le parti.

Oltreoceano appare sul punto esemplificativa la *Class action* presentata contro l’amministratore delegato e fondatore di Uber, il sig. Kalanick, nella quale si sostiene che Uber abbia orchestrato e promosso un cartello sui

(28) Conclusioni Avvocato Generale, 11 maggio 2017, cit., punto 69. Ma vedi sui possibili limiti imposti agli Stati membri nella regolazione della piattaforma C. CHAPA, *Regulating the Sharing Economy at the Legal Frontier: The Case of Uber in the European Union*, in *WP Eur. Union Law*, 2017, 17.

(29) Sia consentito il rinvio a V. BRINO, *Diritto del lavoro, concorrenza e mercato. Le prospettive dell’Unione Europea*, Padova, 2012.

(30) In questa prospettiva si pone il ricorso presentato da Uber il 29 gennaio 2015 dinanzi alla Commissione europea. Si sostiene che la legge Thévenoud violi il diritto europeo e, in particolare, la Dir. 98/34/CE, l’art. 56 TFUE e l’art. 49 TFUE. V. S. SCHEINER, *Uber’s ‘Not a Taxi Company’ Defense on Trial in EU*, in *Wall Street Journal*, 29 ottobre 2016, <http://www.wsj.com/articles/ubers-not-a-taxi-company-defense-on-trial-in-eu-1480427094>.

(31) J. NOWAG, *UBER between Labour and Competition Law*, in *Lund Stud. EU Law Rev.*, 2016, 3, pag. 95 e segg., [https://www.law.lu.se/WEBUK.nsf/\(MenuItemByDocId\)/ID708564954C652A03C125806F0034E0F3/\\$FILE/UBER%20between%20Labour%20and%20Competition%20Law.pdf](https://www.law.lu.se/WEBUK.nsf/(MenuItemByDocId)/ID708564954C652A03C125806F0034E0F3/$FILE/UBER%20between%20Labour%20and%20Competition%20Law.pdf). V., inoltre, S.M. PAUL, *Uber as For-Profit Hiring Hall: A Price-Fixing Paradox and its Implications*, in *Berkeley Journ. Empl. & Labor Law*, 2017, 38, pag. 233 e segg. Si è sostenuto che “*the lawsuit puts Uber and other companies in the online economy on a collision course with antitrust law*”, M. STEINBAUM, *Uber’s Antitrust Problem*, 11 maggio 2016, <http://prospect.org/authors/marshall-steinbaum>.

prezzi in violazione della legge federale *antitrust* e della legge dello Stato di New York ⁽³²⁾.

Per i ricorrenti, Uber avrebbe cospirato con gli autisti per utilizzare un algoritmo attraverso il quale determinare il prezzo del servizio di trasporto. Da qui “se Uber fosse considerato un servizio di trasporto sarebbe libero di competere con i propri concorrenti usando l’algoritmo sui prezzi. Ma Uber ha rifiutato questa classificazione sostenendo che gli autisti sono lavoratori indipendenti che competono tra loro (...). Dovrebbero quindi concorrere anche sul costo del servizio mentre invece si trovano nella condizione di dover accettare quanto stabilito dalla piattaforma che fissa il prezzo utilizzando l’algoritmo” ⁽³³⁾.

Secondo il giudice Rakoff i fatti della causa e gli elementi invocati dai ricorrenti, con particolare riferimento all’esistenza di una cospirazione nella determinazione dei prezzi ⁽³⁴⁾, sono tali da legittimare la discussione del caso in sede giudiziale.

Uber ricorre contro la decisione sostenendo che il caso dev’essere risolto in sede arbitrale ma la Corte distrettuale di Manhattan si esprime in senso contrario ⁽³⁵⁾. A fronte di un secondo ricorso da parte di Uber, la Corte di appello si è pronunciata lo scorso 18 agosto 2017, rinviando nuovamente il caso alla Corte distrettuale che dovrà quindi stabilire se sussistano o meno i presupposti per invocare l’arbitrato ⁽³⁶⁾. Al di là degli aspetti tecnici che non possono in questa sede essere esaminati ⁽³⁷⁾ la questione resta quindi aperta riflettendo, più in generale, le profonde contraddizioni che caratterizzano

⁽³²⁾ La *class action* è stata presentata nel dicembre 2015 da Spencer Meyer, cliente di Uber, contro il co-fondatore della società americana, Travis Kalanik, dinanzi alla Corte distrettuale di New York.

⁽³³⁾ *Spencer Meyer v. Travis Kalanick*, 15 Civ 9796; 2016 US Dist. Lexis 43944.

⁽³⁴⁾ A. KAMDAR, *Uber, Independent Contractors, and Travis Kalanick’s Price-Fixing Conspiracy*, <http://onlabor.org/uber-independent-contractors-and-travis-kalanicks-price-fixing-conspiracy/>, 5 maggio 2016.

⁽³⁵⁾ *V. Meyer v. Kalanick*, 200 F. Supp. 3d 408, 420 (S.D.N.Y. 2016).

⁽³⁶⁾ *Meyer v. Uber Technologies Inc*, 2nd U.S. Circuit Court of Appeals, No. 16-2750. Per i primi commenti, B. BARNETT, *Uber Detours Price-Fixing Case*, 21 agosto 2017, <http://www.thecontingency.com/2017/08/uber-detours-price-fixing-case/>; J. STEMPEL, *Uber wins U.S. court appeal to push price-fixing case to arbitration*, <https://www.reuters.com/article/us-uber-decision-idUSKCN1AX1MU>, 18 agosto 2017.

⁽³⁷⁾ Sia consentito solo un richiamo al problema interpretativo sollevato in ordine alla valenza e all’ambito di applicazione delle clausole generali di contratto nel punto in cui ammettono che le parti possono ricorrere ad un arbitro per dirimere eventuali controversie. La questione si pone, in particolare, quando non è chiaro se le parti in causa hanno ricevuto adeguate informazioni sul contenuto delle clausole.

il sistema delle piattaforme digitali e che complicano qualsiasi tentativo di imbrigliarle entro schemi regolativi precostituiti ⁽³⁸⁾.

Uber si serve altrimenti del c.d. “*regulatory arbitrage*” scegliendo consapevolmente di non applicare le norme che regolamentano il settore. In questo modo Uber si impone nel mercato con condizioni più convenienti rispetto agli operatori che rispettano il dettato normativo. Tale dinamica “*tends to undermine the purposes of the laws in question, as well as undermining the existing businesses that comply with them*” ⁽³⁹⁾. La piattaforma sfrutta così i deficit regolativi ponendo in essere un’attività *border line* e da qui la difficoltà del decisore politico di qualificarla e conseguentemente di regolarla ⁽⁴⁰⁾.

In Europa non ci sono ricorsi contro Uber sulla base della normativa sulla concorrenza ma per il futuro non possono certo escludersi.

Già in altre occasioni la Corte ha paventato la responsabilità indiretta dell’intermediario ai sensi del diritto europeo della concorrenza.

Si tratta, peraltro, di situazioni espressamente richiamate dallo stesso Avvocato Generale nelle conclusioni sul Caso C-434/15 (v. *supra*).

Nel Caso C-74/14 ⁽⁴¹⁾, ad esempio, la Corte di Giustizia ha riconosciuto che “le modalità passive di partecipazione all’infrazione, come la presenza di un’impresa a riunioni durante le quali sono stati conclusi accordi di natura anticoncorrenziale, senza esservi manifestamente opposta, rappresentano una complicità idonea a far sorgere la sua responsabilità nell’ambito dell’articolo 101 TFUE, dal momento che il fatto di approvare tacitamente un’iniziativa illecita, senza distanziarsi pubblicamente dal suo contenuto o denunciarla agli organi amministrativi, ha l’effetto di incoraggiare la continuazione dell’infrazione e pregiudica la sua scoperta” ⁽⁴²⁾.

Vi è quindi più di qualche ragione per ritenere che la sentenza del caso C-434/15 sia attesa con una certa inquietudine non solo da Uber ma da tutte le piattaforme che operano nella *sharing economy*. La qualificazione della natura giuridica del servizio reso avrà infatti delle pesanti ripercussioni sia sul piano della qualificazione dei rapporti di lavoro ⁽⁴³⁾, sia sul piano, di cui

⁽³⁸⁾ J. DENTON, *Two Federal Lawsuits Could Spell Big Trouble for Uber*, 10 aprile 2017, <https://psmag.com/news/two-federal-lawsuits-could-spell-big-trouble-for-uber>.

⁽³⁹⁾ S. PAUL, *Interview on Michigan’s new laws regulating ride sharing networks*, 4 giugno 2017, <http://www.legalnews.com/Oakland/1445004>.

⁽⁴⁰⁾ E. MOSTACCI, A. SOMMA, *Il caso Uber*, op. cit., pag. 202.

⁽⁴¹⁾ Corte Giust. Ue 21 gennaio 2016, C-74/14, *Eturas*.

⁽⁴²⁾ Corte Giust. Ue 21 gennaio 2016, C-74/14, cit., punti 26 e 27.

⁽⁴³⁾ Sul punto, si rinvia ai contributi di M. BIASI, *Dai pony express ai riders di Foodora. L’attualità del binomio subordinazione-autonomia (e del relativo metodo di indagine) quale*

in parte ci siamo occupati, che guarda alla normativa sulla concorrenza e alla possibilità della stessa di incidere sulle dinamiche *unfair* realizzate da Uber.

5. La qualificazione del rapporto contrattuale tra Uber e i suoi autisti: quali conseguenze sul piano della legislazione a tutela della concorrenza?

Se è vero, come poc'anzi ricordato, che la qualificazione del rapporto contrattuale tra Uber e i propri autisti è un tema centrale da cui dipende l'applicabilità o meno della normativa a tutela del lavoro, la questione assume altresì una particolare rilevanza sul piano della legislazione *antitrust*.

In particolare, laddove Uber fosse considerata una piattaforma finalizzata a mettere in relazione prestatori autonomi di servizi, la normativa sulla concorrenza assumerebbe rilevanza non solo per la questione della c.d. “*hub-and-spoke conspiracy*” (v. *supra*) ma anche con riferimento al tema dei diritti di matrice collettiva esercitati dai lavoratori autonomi. Potrebbero altrimenti aprirsi giudizi incentrati sul comportamento anticoncorrenziale tenuto dagli stessi, in particolar modo laddove stipulassero accordi collettivi per determinare le condizioni di offerta del servizio ⁽⁴⁴⁾.

La giurisprudenza americana ci fornisce qualche caso di estremo interesse sul punto, ma anche a livello europeo non mancano le pronunce nelle quali i lavoratori autonomi sono stati posti sotto la scure della normativa sulla concorrenza.

In *Chamber of Commerce v. City of Seattle* ⁽⁴⁵⁾ la Camera di commercio statunitense ha sostenuto che l'Ordinanza con la quale la città di Seattle riconosce ai taxisti, inclusi coloro che operano tramite piattaforme come Uber, il diritto di associazione e di contrattazione collettiva ⁽⁴⁶⁾, viola la normativa

alternativa all'affannosa ricerca di inedite categorie, S. BINI, *La questione del datore di lavoro nelle piattaforme*, e E. MENEGATTI, *On demand workers by application: autonomia o subordinazione?*, tutti in *Quest'Opera*.

⁽⁴⁴⁾ V., in particolare, S.M. PAUL, *The Enduring Ambiguities of Antitrust Liability for Worker Collective Action*, in *Loyola Univ. Chic. Law Journ.*, 2016, 47, pag. 969; cfr. S. MCCRYSTAL, *Organising Independent Contractors: The Impact of Competition Law*, in J. FUDGE, S. MCCRYSTAL, K. SANKARAN (edited by), *Challenging the Legal Boundaries of Work Regulation*, Oxford/Portland, 2012.

⁽⁴⁵⁾ U.S. District Court, Western District of Washington, 17-cv-00370, <https://www.scribd.com/document/355295454/Chamber-v-Seattle-Dismissal>: v. R. B. KEETON, *An Uber Dilemma: the Conflict Between the Seattle Rideshare Ordinance, the NLRA, and for-hire Driver Worker Classification*, in *Gonzaga Law Rev.*, 2017, 42, pag. 207.

⁽⁴⁶⁾ V. N.B. SUNSHINE, *Labor Rights for Platform Workers: a Response to Social Change's 2016 Symposium*, in *N.Y.U. Rev. Law & Soc. Change*, 2016, 41, pag. 241 e segg.

antitrust in quanto pone gli stessi, qualificati come lavoratori autonomi, nella condizione di fissare il prezzo di offerta del servizio ⁽⁴⁷⁾. La contrattazione collettiva promossa nell'ordinanza, posta in essere da lavoratori indipendenti e in quanto tali esclusi dalla normativa a tutela del lavoro (il National Labor Relations Act), costituirebbe altrimenti un'illecita modalità di determinazione dei prezzi dei servizi di trasporto (ai sensi della Sezione I dello *Sherman Act*).

Sul caso, la Corte territoriale si è pronunciata lo scorso 1 agosto 2017, stabilendo che la legislazione *antitrust* non contrasta con l'Ordinanza introdotta dalla città di Seattle, ma già si paventano possibili ricorsi contro la decisione. L'intervento della Corte rappresenta certamente una prima e importante battuta d'arresto dinanzi ai tentativi di contrastare l'associazionismo dei lavoratori delle piattaforme. Anche se l'esito del pronunciamento continuerà a far discutere, al contempo si tratta di un caso che ha le potenzialità per divenire un precedente importante nel difficile percorso di affermazione dell'associazionismo collettivo dei lavoratori autonomi ⁽⁴⁸⁾.

La possibilità riconosciuta ai lavoratori autonomi nel settore dei trasporti di associarsi e negoziare le condizioni di offerta del servizio, pur se non risolutiva di tutti i problemi innescati dalle piattaforme digitali, rappresenta infatti un modo per riequilibrare lo squilibrio di potere tra i lavoratori e la piattaforma ⁽⁴⁹⁾.

Gli spiragli aperti oltreoceano non sembrano tuttavia destinati a ripetersi in Europa, dove la situazione appare tutt'altro che rassicurante per i lavoratori autonomi, e quindi anche per i lavoratori delle piattaforme laddove fossero qualificati come tali. Il noto caso *FNV Kunsten* ⁽⁵⁰⁾, nel quale la

⁽⁴⁷⁾ Si tratta dell'Ordinanza n. 124968 emessa dalla municipalità di Seattle nel dicembre 2015. V. N. WINGFIELD & M. ISAAC, *Seattle Will Allow Uber and Lyft Drivers to Form Unions*, in N.Y. TIMES, 14 dicembre 2015; V. DONG, *U.S. Chamber of Commerce to Seattle: Collective Bargaining for Uber Drivers Violates Antitrust*, ONLABOR, 14 aprile 2016, <https://onlabor.org/2016/04/14/u-s-chamberof-commerce-alleges-seattle-collective-bargaining-rights-for-uber-lyft-drivers-violates-federal-antitrust-laws/>; L. DE PILLIS, *Big Business takes up Uber's Fight in Seattle, seeing a broader Threat*, 2016, in https://www.washingtonpost.com/news/work/wp/2016/03/05/big-business-takes-up-ubers-fight-in-seattle-seeing-a-broader-threat/?utm_term=.444612d3e073.

⁽⁴⁸⁾ V. E. KENNEDY, *Freedom from Independence: Collective Bargaining Rights for "Dependent Contractors"*, in *Berkeley J. Emp. & Lab. L.*, 2005, 46, pag. 177.

⁽⁴⁹⁾ V. in particolare N.B. SUNSHINE, *Labor Rights*, op. cit., pag. 250. Cfr. V. DE STEFANO, *Lavoro «su piattaforma» e lavoro non standard in prospettiva internazionale e comparata*, in *Riv. Giur. Lav.*, 2017, I, pag. 241.

⁽⁵⁰⁾ Corte Giust. Ue 4 dicembre 2014, C-413/13, *FNV Kunsten*. Per un commento, v. P. ICHINO, *Sulla questione del lavoro non subordinato ma sostanzialmente dipendente nel diritto europeo e in quello degli Stati membri*, in *Riv. It. Dir. Lav.*, II, 2015, pag. 573; R.M. BABIRAD,

Corte è stata chiamata a stabilire se la disposizione di un contratto collettivo di lavoro, che fissa una tariffa minima per le prestazioni rese da lavoratori autonomi, rientri o meno nell'ambito di applicazione dell'articolo 101 TFUE, mette chiaramente in evidenza tali criticità. La clausola oggetto del dirimere è inserita all'interno di un accordo collettivo stipulato tra un'organizzazione datoriale e alcune organizzazioni collettive di lavoratori che hanno condotto le trattative, conformemente al diritto interno, non soltanto per i lavoratori subordinati, ma anche per gli autonomi affiliati. Ed è proprio qui il nocciolo della questione.

Per la Corte di Giustizia i lavoratori autonomi, pur svolgendo la stessa attività dei lavoratori assunti con contratto di lavoro subordinato “sono, in linea di principio imprese nel senso dell'art. 101 par. 1 TFUE”, in quanto “offrono i loro servizi dietro corrispettivo in un determinato mercato”⁽⁵¹⁾ ed “esercitano la loro attività come operatori economici indipendenti rispetto ai loro committenti”⁽⁵²⁾.

Da qui, l'organizzazione dei lavoratori che ha sottoscritto il contratto “non agisce come associazione sindacale e dunque come parte sociale, ma in realtà opera come associazione di imprese” e, di conseguenza, “la disposizione di un contratto collettivo di lavoro, in quanto concordata da un'organizzazione di lavoratori in nome e per conto dei prestatori autonomi che vi sono affiliati, non è il risultato di una trattativa collettiva tra parti sociali e non può, in considerazione della sua natura, essere esclusa dall'ambito di applicazione dell'articolo 101, paragrafo 1, TFUE” (punto 30). Prevale qui “*the modern neoclassical interpretation of antitrust, which mostly still reigns, takes market actors as black boxes: they are just “firms,” whether they are massive corporations or a single truck driver*”⁽⁵³⁾.

Solo qualora si trattasse di “falsi lavoratori autonomi”⁽⁵⁴⁾ la disposizione del contratto collettivo “potrebbe essere considerata il risultato di un

Case comment: FNV Kunsten Informatie en Media v Staat der Nederlanden, in *Eur. Compet. Law Rev.*, 2015, pag. 181 e segg.; T. NOVITZ, *The Paradigm of Sustainability in a European Social Context: Collective Participation in Protection of Future Interests?*, in *Intern. Journ. Comp. Lab. Law & Ind. Rel.*, 2015, 31, pag. 243 e segg.

⁽⁵¹⁾ Corte Giust. Ue 28 febbraio 2013, C-1/12, *Ordem dos Técnicos Oficiais de Contas contro Autorità della Concorrenza*.

⁽⁵²⁾ Corte Giust. Ue 14 dicembre 2006, C-217/05, *Confederación Española de Empresarios de Estaciones de Servicio*.

⁽⁵³⁾ S.M. PAUL, *The Enduring Ambiguities of Antitrust Liability for Worker Collective Action*, op. cit., pag. 977.

⁽⁵⁴⁾ V. A. PERULLI, *Lavoro e tecnica*, op. cit., pag. 215, che parla di “un grave errore di prospettiva” della Corte di Giustizia in particolar modo nel momento in cui riconduce i lavoratori economicamente dipendenti nella categoria dei falsi lavoratori autonomi.

dialogo sociale” e in ragione di ciò non rientrare nel campo di applicazione dell’art. 101 TFUE.

Di fatto l’Organizzazione sindacale che ha siglato l’accordo si vede privata della sua “identità” in quanto rappresenta anche lavoratori autonomi. Per questa ragione viene qualificata come associazione d’imprese e da qui il contratto collettivo stipulato dalla stessa perde il suo status affermandosi come un accordo tra imprese ai sensi dell’art. 101 TFUE ⁽⁵⁵⁾.

Così operando la Corte di Giustizia pone una spada di Damocle sulla dimensione collettiva e associativa dei lavoratori autonomi, potendo materializzarsi lo spettro della normativa *antitrust* dinanzi ad ogni iniziativa di stampo collettivo dagli stessi organizzata ⁽⁵⁶⁾. Questo non fa certo ben sperare per i lavoratori di Uber ⁽⁵⁷⁾.

6. Osservazioni conclusive

Se i segnali che provengono oltreoceano si presentano estremamente contraddittori ed incerti, al contempo il contesto europeo si dimostra animato da forti tensioni, quasi un ritorno a quella dimensione conflittuale del passato che in più occasioni ha visto contrapporsi l’impronta mercantile europea e la dimensione più propriamente sociale e solidaristica degli Stati membri.

⁽⁵⁵⁾ Corte Giust. Ue 21 settembre 1999, C-67/96, *Albany*.

⁽⁵⁶⁾ Più in generale sulla dimensione collettiva nel lavoro digitale v. M. FAIOLI, *Jobs App, Gig-Economy e sindacato*, in *Riv. Giur. Lav.*, 2017, I, pag. 291 e segg.; M. FORLIVESI, *La sfida della rappresentanza sindacale dei lavoratori 2.0*, in *Dir. Rel. Ind.*, 2016, 3; A. ROTA, *Il web come luogo e veicolo del conflitto collettivo: nuove frontiere della lotta sindacale*, in P. TULLINI (a cura di), *Web e lavoro. Profili evolutivi e di tutela*, op. cit., pag. 197 e segg.

⁽⁵⁷⁾ *Ma v. V. DE STEFANO, Non-Standard Work and Limits on Freedom of Association: A Human Rights-Based Approach*, in *Ind. Law Journ.*, 2016, pag. 11, che riprende il dibattito sulla costruzione dei diritti del lavoro, anche di matrice collettiva, come diritti umani, sostenendo che “it does not make sense to preclude access to a human right on the basis of an individual’s employment status”. L’A. richiama inoltre le Osservazioni presentate nei confronti dell’Irlanda nel 2015 dal Comitato di esperti dell’OIL sull’applicazione delle Convenzioni e delle Raccomandazioni, secondo il quale “the right to collective bargaining should also cover organizations representing the self-employed’ and called the Government ‘to hold consultations with all the parties concerned with the aim of limiting the restrictions to collective bargaining that have been created by the Competition Authority’s decision, so as to ensure that self-employed workers may bargain collectively”. Sulle criticità che insistono sulla dimensione collettiva dei lavoratori autonomi e sui possibili modelli regolativi da adottare, v. l’ampia analisi di S. MCCRISTAL, *Collective Bargaining beyond the Boundaries of Employment: a Comparative Analysis*, in *Melb. Univ. Law Rev.*, 2014, pag. 662 e segg.

I casi *Meyer v. Kalanick* e *Chamber of Commerce v. City of Seattle* ben rappresentano le ambiguità di fondo che caratterizzano il sistema delle piattaforme digitali. Per un verso Uber tenta di sfuggire alla normativa antitrust per conservare il diritto di determinare il prezzo di offerta del servizio; per altro verso Uber invoca la normativa antitrust per impedire che gli autisti possano ricorrere a strumenti di contrattazione collettiva per stabilire autonomamente il costo del trasporto.

Anche l'Europa si fa portavoce di istanze contrastanti. Da un lato, le Conclusioni dell'Avvocato Generale nel caso C-434/15 possono leggersi come un tentativo di riportare all'interno di assetti regolativi certi il mondo delle piattaforme digitali. Ma ci sono poi gli Stati che dimostrano una certa resistenza ad accogliere silenti l'avvento di operatori che sfruttano l'evoluzione tecnologica come *passpartout* per evitare la regolazione statale. E ancora le Istituzioni Europee, *in primis* la Commissione, che dimostrano un certo *favor* verso i processi di digitalizzazione, elevando la creazione di un mercato interno virtuale a nuovo paradigma ma dimostrando di sottovalutare il suo impatto sui sistemi sociali e sul mercato del lavoro ⁽⁵⁸⁾.

La cornice di riferimento appare tutt'altro che consolidata, e così il disegno regolativo è per lo più in attesa di essere definito. L'unica certezza mi pare possa ritrovarsi nelle parole di chi ha sostenuto che “*there is no reason to exempt Uber from democratic control simply on the grounds that the driver's app is not exactly the same thing as the taximeter. If technology can evolve, so can the law*” ⁽⁵⁹⁾. Un intervento è quindi necessario, ai legislatori il compito di individuare gli strumenti da utilizzare per comporre il quadro e risolvere i conflitti di sistema generati dalla digitalizzazione.

⁽⁵⁸⁾ V. J. SCHUSTER, *Draft Opinion* sull'Agenda europea sull'economia collaborativa, op. cit.

⁽⁵⁹⁾ S. DEAKIN, *On Uber & Luddism*, <http://www.blogs.jbs.cam.ac.uk/cbr/wp-content/uploads/2015/10/uberruling-deakin-article.pdf>.

Il volume nasce come primo, approfondito commento alla legge 22 maggio 2017, n. 81, nota alle cronache quale “Statuto del Lavoro Autonomo e del Lavoro Agile”, o, ancora, quale “Jobs Act degli Autonomi”.

Invero, la l. n. 81 del 2017 presenta tratti di indiscutibile innovatività rispetto al suo predecessore (il *Jobs Act*, appunto), indirizzandosi verso un’area, quella del lavoro autonomo tout court, sempre più diffusa nel tessuto occupazionale, non ultimo nell’ambito dei c.d. “nuovi lavori”, legati ai modelli della c.d. “Industry 4.0” e della c.d. “economia delle piattaforme”, al cui esame è dedicata la prima parte del Volume.

In rottura con il passato e coerentemente con l’emersione di un lavoro autonomo “di seconda generazione”, il legislatore si è orientato, non già alla tradizionale logica ed azione repressiva dell’utilizzo del lavoro indipendente in chiave fraudolenta (ossia quale mera alternativa “sottocosto” al lavoro subordinato), quanto al riconoscimento a favore dei lavoratori genuinamente autonomi di un corredo di tutele mutuato in parte dal diritto dei contratti e in parte dal diritto del lavoro, oltre ad una serie di garanzie ulteriori sul piano previdenziale e del mercato del lavoro, delle quali viene dato ampiamente conto nella seconda parte del Volume. Al tempo stesso, l’attenzione dei *policy makers* verso il lavoro autonomo non significa affatto il tramonto del lavoro subordinato quale forma privilegiata di impiego, come dimostra la contestuale promozione del lavoro agile (oggetto di analisi nella terza parte del Volume), inteso quale modalità di esecuzione del rapporto di lavoro subordinato, in larga parte affidata all’accordo tra le parti ed avente lo scopo di rispondere, tanto alle esigenze del datore di lavoro di incremento della produttività, quanto alle aspettative del lavoratore di conciliazione dei tempi di vita e di lavoro.

In sintesi, l’opera, che si avvale del fondamentale apporto di autorevoli voci della dottrina lavorista e di operatori di primo piano, in particolare magistrati e avvocati, offre al lettore una panoramica completa e pluralista della l. 22 maggio 2017, n. 81, con la principale finalità di ricondurre l’ulteriore riforma del mercato del lavoro italiano ad una logica di sistema.

Gaetano Zilio Grandi è Professore Ordinario di diritto del lavoro presso l’Università di Venezia Ca’ Foscari. Autore di numerosi saggi e di opere di carattere monografico in materia di diritto del lavoro e delle relazioni industriali, ricopre attualmente la carica di Direttore del Dipartimento di Management dell’Università di Venezia Ca’ Foscari.

Marco Biasi è Ricercatore di diritto del lavoro presso l’Università degli Studi di Milano. È autore di due monografie e di diversi saggi e commenti, in lingua italiana e inglese, in materia di diritto del lavoro e delle relazioni industriali. Per Cedam ha curato, sempre con Gaetano Zilio Grandi, i volumi collettanei *Contratto di Rete e Diritto del Lavoro* (2014) e *Commentario Breve alla Riforma “Jobs Act”* (2016).



€ 70,00 I.V.A. INCLUSA

CEDAM

COMMENTARIO BREVE ALLO STATUTO DEL LAVORO AUTONOMO E DEL LAVORO AGILE

a cura di
G. Zilio Grandi
Marco Biasi

COMMENTARIO BREVE ALLO STATUTO DEL LAVORO AUTONOMO E DEL LAVORO AGILE

a cura di
GAETANO ZILIO GRANDI
MARCO BIASI

 Wolters Kluwer

CEDAM

COMMENTARIO BREVE
ALLO STATUTO DEL LAVORO
AUTONOMO E DEL LAVORO AGILE

a cura di

G. ZILIO GRANDI e M. BIASI

Volume pubblicato con il contributo di Fondazione Ca' Foscari
nell'ambito del progetto "Commissione di Certificazione", coordinato
dal Prof. Gaetano Zilio Grandi (Università Ca' Foscari Venezia)

Copyright 2018 Wolters Kluwer Italia S.r.l.
Via dei Missaglia n. 97 - Edificio B3 - 20142 Milano

I diritti di traduzione, di memorizzazione elettronica, di riproduzione e di adattamento totale o parziale, con qualsiasi mezzo (compresi i microfilm e le copie fotostatiche), sono riservati per tutti i Paesi.

Le fotocopie per uso personale del lettore possono essere effettuate nei limiti del 15% di ciascun volume/fascicolo di periodico dietro pagamento alla SIAE del compenso previsto dall'art. 68, commi 4 e 5, della legge 22 aprile 1941, n. 633.

Le riproduzioni diverse da quelle sopra indicate (per uso non personale - cioè, a titolo esemplificativo, commerciale, economico o professionale - e/o oltre il limite del 15%) potranno avvenire solo a seguito di specifica autorizzazione rilasciata da EDISER Srl, società di servizi dell'Associazione Italiana Editori, attraverso il marchio CLEARedi Centro Licenze e Autorizzazioni Riproduzioni Editoriali. Informazioni: www.clearedi.org

L'elaborazione dei testi, anche se curata con scrupolosa attenzione, non può comportare specifiche responsabilità per eventuali involontari errori o inesattezze.

Composizione: Integra Software Services Pvt.Ltd

Stampato da L.E.G.O. S.p.A.
Viale dell'Industria, 2 - 36100 - Vicenza

PREFAZIONE

1. Nonostante che il recente legislatore sia venuto a rinfocolare la mai sopita querelle sulla terra di confine fra la subordinazione di cui all'art. 2094 Cod. Civ. e l'autonomia di cui all'art. 2222 Cod. Civ. – coll'introdurre sia la definizione delle “collaborazioni organizzate dal committente” di cui all'art. 2, comma 1 d.lgs. n. 81 del 2015 sia la riscrittura delle “collaborazioni coordinate” di cui all'art. 409 Cod. Proc. Civ., sia ancora la nozione di lavoro agile di cui all'art. 18, comma 1 l. n. 81 del 2015 – ha pur tuttavia lasciata sostanzialmente invariata la tradizionale dicotomia, senza farsi troppo carico della difficoltà di collocarvi le nuove tipologie della c.d. *gig-economy*. E non per nulla tutta la prima parte di questo commentario – curato da un binomio già collaudato in interventi sull'*aliquid novi* del nostro diritto positivo, dove la tempestività si coniuga con la originalità dei contributi – è dedicata a offrire una panoramica circa la collocazione di queste tipologie nell'area della subordinazione o della autonomia, quest'ultima premessa stessa all'applicabilità del relativo statuto introdotto dalla legge n. 81 del 2015.

La cosa interessante è che l'analisi si sviluppa sì su un piano sistematico, ma sempre a stretto ridosso delle specifiche fattispecie di lavoro tramite piattaforme, con una attenzione particolare a quelle più note, con una capacità espansiva già consolidata, quali date dai casi Foodora e Uber. La tesi che pare prevalere è quella di una loro riconduzione nell'area dell'autonomia, per la mancanza di un chiaro potere direttivo circa l'*an*, il *quantum* e il *quomodo* della prestazione, congiuntamente o distintamente considerati, se pur con l'avvertenza della rilevanza della fattispecie considerata nella sua effettiva esplicazione; ma non senza qualche riserva critica circa il conservatorismo del legislatore, inchiodato sull'alternativa classica, senza dar spazio e voce all'istituto trasversale del lavoro economicamente dipendente.

D'altronde è una scelta costante del nostro legislatore – certo non poco dovuta alla difficoltà di individuare il lavoratore economicamente dipendente – che, poi, avrebbe, come conseguenza quella di erodere dal basso le aree attualmente coperte dalla subordinazione e dalla autonomia. Una scelta che lavora anche sulle due fattispecie fondamentali del lavoro

subordinato ed autonomo, così ieri tramite le collaborazioni organizzate dal committente di cui alla l. n. 81 del 2015 e oggi, rispettivamente, le collaborazioni continuative e coordinate e il lavoro agile di cui alla l. n. 81 del 2017, ma sempre in funzione della disciplina applicabile, con una progressiva se pur selettiva estensione di quella consolidatasi per il lavoro subordinato.

Naturalmente la difficoltà si sposta all'interno dell'ambito coperto dell'art. 2222 Cod. Civ., che fa salva rispetto alla sua disciplina l'ipotesi in cui "il rapporto abbia una disciplina speciale nel libro IV", la quale a sua volta non è sempre coordinabile con quella introdotta dalla l. n. 81 del 2017, a cominciare dall'agenzia; nonché si sposta sul confine di tale ambito, che a detta dell'art. 1 della legge in parola dovrebbe lasciare fuori "gli imprenditori, ivi compresi i piccoli imprenditori di cui all'art. 2083 del codice civile", rinviando alla discussa interpretazione di quest'ultimo articolo.

È merito di questo commentario avere evidenziato come il problema di tali forme di lavoro tramite piattaforme non sia solo quello della loro qualificazione e della conseguente loro disciplina, ma, anche e a volte soprattutto, del loro effetto anti-concorrenziale, come nel caso di Uber, con riguardo al trasporto non di linea, tramite quello l'utilizzo dei taxi e il noleggio di macchine con conducente, soggetto ad una dettagliata regolazione. Tant'è che la giurisprudenza si è sviluppata proprio con riguardo a tale profilo, a cominciare da quella statunitense ed inglese e a finire con la nostra, con una ricaduta su un diritto comunitario che nelle decisioni della Corte di Giustizia tende a privilegiare proprio la libertà di concorrenza.

2. Non è certo il caso di duplicare qui la sintesi dei vari contributi relativi ai due blocchi della l. n. 81 del 2017, la "Tutela del lavoro autonomo" (Capo 1) e il "lavoro agile" (Capo 2), effettuata in maniera completa ed articolata dai due curatori nella loro introduzione; nonché tanto meno addentrarci nelle tematiche dei vari contributi, che fanno di questo commentario al tempo stesso uno strumento di elaborazione scientifica e di consultazione pratica.

Certo la problematica è costituita dall'affollarsi delle "definizioni", a margine di quelle di lavoro subordinato *ex art. 2094 Cod. Civ.* e, rispettivamente, di lavoro autonomo *ex art. 2222 Cod. Civ.*, senza peraltro acquisire autonome discipline, ma condividendo quelle proprie delle due fattispecie. Nell'area dell'art. 2094 Cod. Civ. si posiziona la "definizione" delle collaborazioni organizzate dal committente di cui all'art. 2, comma 1 d.lgs. n. 81 del 2015 per cui "A far data dal 1 gennaio 2016 si applica la disciplina del rapporto di lavoro subordinato anche ai rapporti di collaborazione che si concretano in prestazioni di lavoro esclusivamente personali, continuative e

le cui modalità di esecuzione sono organizzate dal committente anche con riferimento ai tempi e al luogo di lavoro”. La dottrina ne ha fatto una lettura estremamente diversificata, ma credo che quella condivisibile sia una legificazione degli indici di subordinazione correnti in giurisprudenza, peraltro con l’effetto non di allargare ma di restringere la stessa “definizione” di cui all’art. 2094 Cod. Civ., da ritenersi operativa anche in assenza di predeterminazione dei tempi e del luogo.

Ne costituisce una precisa conferma la “definizione” del lavoro agile che a’ sensi dell’art. 18 l. n. 81 del 2017 costituisce una “modalità di esecuzione del rapporto di lavoro subordinato stabilita mediante accordo fra le parti, anche con forme di organizzazione per fasi, cicli e obiettivi e senza precisi vincoli di orario o di luogo di lavoro, con il possibile utilizzo di strumenti tecnologici per lo svolgimento dell’attività lavorativa”. Anche trattasi solo di un patto opponibile ad un normale rapporto di lavoro subordinato, sì da creare una inevitabile tensione fra la “struttura” costituita dal rapporto e la “sovrastuttura” rappresentata dal patto.

Sicché la “definizione” delle collaborazioni organizzate dal committente non serve neppure ad esaurire quella di cui all’art. 2094 Cod. Civ., ma solo a creare una qual sorta di presunzione giuridica, relativa o meglio assoluta, circa l’esistenza di un rapporto di subordinazione, in presenza degli indici menzionati.

A sua volta, nell’area del lavoro autonomo si colloca la “definizione” delle collaborazioni continuative e coordinate di cui al novellato art. 409 Cod. Proc. Civ. in forza della quale sono sottoposti al rito del lavoro i “rapporti di agenzia, di rappresentanza commerciale ed altri rapporti di collaborazione che si concretino in una prestazione di opera continuativa e coordinata, prevalentemente personale, anche se non a carattere subordinato. La collaborazione si intende coordinata quando, nel rispetto delle modalità di coordinamento stabilite di comune accordo dalle parti, il collaboratore organizza autonomamente l’attività lavorativa”.

Questa “definizione” suona a ulteriore conferma dell’essere quella di cui all’art. 2, comma 1 d.lgs. n. 81 del 2015 riconducibile alla sfera dell’art. 2094 Cod. Civ., in forza della netta distinzione fra collaborazioni organizzate dal committente e collaborazioni continuative e coordinate, perché o le organizza unilateralmente il committente o le coordina l’accordo delle parti: *tertium non datur*, a prescindere dalla ricorrente difficoltà di individuare in pratica la linea di confine.

FRANCO CARINCI

INDICE SOMMARIO

<i>Prefazione</i>	pag.	V
-------------------------	------	---

PARTE I

PREMESSE

CAPITOLO I

INTRODUZIONE: LA “CODA” DEL JOBS ACT O LA “TESTA” DEL NUOVO DIRITTO DEL LAVORO?

Gaetano Zilio Grandi - Marco Biasi

CAPITOLO II

LA CRESCITA DEL LAVORO AUTONOMO E LE NUOVE SFIDE SOCIALI

Renata Semenza - Anna Mori

1. Introduzione	pag.	13
2. Un segmento del mercato del lavoro in crescita strutturale	»	15
3. I fattori della crescita	»	19
4. La debole infrastruttura di protezioni sociali per il lavoro auto- nomo	»	22

CAPITOLO III

LAVORO AUTONOMO E LAVORO AGILE: UNA NUOVA FRONTIERA MANAGERIALE

Vladi Finotto

1. Le trasformazioni del lavoro e dell'organizzazione	pag.	27
2. Lavoro indipendente e reti dell'innovazione	»	30
2.1. Il lavoro autonomo negli ecosistemi dell'innovazione	»	31
2.2. Il lavoro agile e la logica della sperimentazione	»	34
3. Le sfide: ritenzione, nuove competenze, nuove logiche	»	36

PARTE II

SUBORDINAZIONE, AUTONOMIA E “NUOVI” LAVORI

CAPITOLO IV

IL *JOBS ACT* DEL LAVORO AUTONOMO E AGILE:
COME CAMBIANO I CONCETTI DI SUBORDINAZIONE
E AUTONOMIA NEL DIRITTO DEL LAVORO

Adalberto Perulli

1. Premessa di metodo	pag.	43
2. Qualificazione delle fattispecie e razionalità degli effetti: alla ricerca dei valori nel diritto del lavoro	»	45
3. L'estensione della disciplina della subordinazione al lavoro “organizzato” dal committente	»	52
4. Dal lato della subordinazione: il lavoro agile	»	56
5. Dal lato dell'autonomia: la nuova nozione di prestazione d'opera coordinata e continuativa	»	59

CAPITOLO V

DAI *PONY EXPRESS* AI *RIDERS* DI *FOODORA*. L'ATTUALITÀ
DEL BINOMIO SUBORDINAZIONE-AUTONOMIA (E DEL RELATIVO
METODO DI INDAGINE) QUALE ALTERNATIVA ALL'AFFANNO
RICERCA DI INEDITE CATEGORIE

Marco Biasi

1. Premessa	pag.	67
2. Un passo (non troppo) indietro: il caso dei <i>pony express</i>	»	72
3. I <i>riders</i> incaricati della consegna di cibo a domicilio gestita tramite <i>App</i>	»	75
4. La qualificazione del rapporto di lavoro dei <i>riders</i>	»	76
4.1 L'impatto dell'art. 2 d.lgs. n. 81 del 2015	»	77
5. Conclusioni	»	88

CAPITOLO VI

ON-DEMAND WORKERS BY APPLICATION:
AUTONOMIA O SUBORDINAZIONE?

Emanuele Menegatti

1. Premessa: problemi e prospettive della c.d. <i>gig economy</i>	pag.	93
2. Autonomia o subordinazione? Cosa direbbe la giurisprudenza italiana	»	98

- | | | |
|---|---|-----|
| 3. Una soluzione accomodante (ma non per tutti): il lavoro parasubordinato. | » | 105 |
| 4. Conclusioni | » | 108 |

CAPITOLO VII

SUBORDINAZIONE E AUTONOMIA NEL LAVORO TRAMITE
PIATTAFORMA ATTRAVERSO LA PROSPETTIVA DEL RISCHIO*Piera Loi*

- | | | |
|---|------|-----|
| 1. Il dilemma regolativo del diritto del lavoro nell'era della robotizzazione e dell'economia digitale. | pag. | 113 |
| 2. Il lavoro nell'economia digitale tra autonomia e subordinazione . . . | » | 118 |
| 3. Teoria del rischio e lavoro tramite piattaforma digitale. | » | 125 |
| 4. Il rischio della retribuzione dei lavoratori delle piattaforme. | » | 127 |

CAPITOLO VIII

IL CASO UBER, TRA DIRITTO DEL LAVORO
E DIRITTO DELLA CONCORRENZA*Vania Brino*

- | | | |
|---|------|-----|
| 1. Profili introduttivi | pag. | 135 |
| 2. Il caso Uber in sintesi | » | 138 |
| 3. Concorrenza sleale e mercato regolamentato nelle pronunce dei giudici italiani | » | 139 |
| 4. Sulla natura giuridica del servizio reso da Uber e sulle implicazioni in materia di concorrenza | » | 144 |
| 5. La qualificazione del rapporto contrattuale tra Uber e i suoi autisti: quali conseguenze sul piano della legislazione a tutela della concorrenza?. | » | 148 |
| 6. Osservazioni conclusive | » | 151 |

CAPITOLO IX

LA QUESTIONE DEL DATORE DI LAVORO
NELLE PIATTAFORME*Stefano Bini*

- | | | |
|--|------|-----|
| 1. Premessa | pag. | 153 |
| 2. <i>Digital crowdworking</i> e nuove esigenze tassonomiche. | » | 154 |
| 3. Piattaforme: quali coordinate ermeneutiche? | » | 157 |
| 4. La crisi della corrispondenza biunivoca lavoratore-datore di lavoro e la visione funzionalistica del datore di lavoro | » | 159 |
| 5. Osservazioni conclusive | » | 164 |

CAPITOLO X

PRESTAZIONI OCCASIONALI E MODALITÀ AGEVOLATE
DI IMPIEGO TRA PASSATO E FUTURO*Vito Pinto*

1. Dalle prestazioni di lavoro accessorio alle prestazioni di lavoro occasionale.	pag.	169
2. Inquadramento sistematico.	»	174
3. Le soglie temporali e monetarie	»	177
4. I datori di lavoro legittimati e le altre condizioni di legittimazione	»	182
5. La disciplina delle prestazioni occasionali subordinate.	»	185
6. Alcune considerazioni conclusive.	»	190

CAPITOLO XI

GIG ECONOMY E MARKET DESIGN.
PERCHÉ REGOLARE IL MERCATO DEL LAVORO PRESTATO
MEDIANTE PIATTAFORME DIGITALI*Michele Faioli*

1. La <i>Gig Economy</i> è un processo di <i>matchmaking</i> nel mercato del lavoro.	pag.	195
2. Il d.lgs. 14 settembre 2015, n. 150, nella sfida alla <i>Gig Economy</i> ad art. 117 Cost. invariato	»	200
3. Il nuovo sistema di lavoro occasionale (d.l. 24 aprile 2017, n. 50, conv. con l. 21 giugno 2017, n. 96) può essere un prototipo di regolazione di mercato del lavoro nella <i>Gig Economy</i> ?	»	202
4. Condizionalità, <i>matchmaking</i> e <i>Gig Economy</i> . Osservazioni conclusive	»	205

CAPITOLO XII

LE PROPOSTE LEGISLATIVE IN MATERIA DI LAVORO DA
PIATTAFORMA: LAVORO, SUBORDINAZIONE E AUTONOMIA*Emanuele Dagnino*

1. Premessa	pag.	207
2. Il lavoro nella “economia della condivisione”: il d.d.l. n. 3564 del 2016.	»	208
3. Lavoro da piattaforma e subordinazione: il d.d.l. n. 4283 del 2017	»	213
4. Tutele previdenziali e mutualistiche per il lavoro autonomo da piattaforma: il d.d.l. n. 2934 del 2017.	»	217
5. Conclusioni	»	224

PARTE III
LO STATUTO DEL LAVORO AUTONOMO

CAPITOLO XIII

GLI INCERTI CONFINI DELL'AMBITO DI APPLICAZIONE
DELLO STATUTO DEL LAVORO AUTONOMO

Massimo Pallini

- | | |
|---|----------|
| 1. La parabola del lavoro autonomo: dal lavoratore “forte” all’imprenditore “debole” | pag. 229 |
| 2. Le vicissitudini della tutela del lavoratore autonomo nell’ordinamento italiano | » 234 |
| 3. La complementarietà tra <i>Jobs Act</i> e Statuto del lavoro autonomo . . | » 237 |
| 4. La distinzione tra collaboratore autonomo e lavoratore eterorganizzato. | » 239 |
| 5. La distinzione tra lavoratore autonomo e piccolo imprenditore. . . | » 244 |
| 6. I confini “mobili” delle tutele contrattuali dettate dallo Statuto del lavoro autonomo | » 247 |

CAPITOLO XIV

AGENTI E *JOBS ACT* DEGLI AUTONOMI: CONTRADDITTORIETÀ
SISTEMICHE E INCERTEZZE APPLICATIVE

Federico Maria Putaturo Donati

- | | |
|--|----------|
| 1. Premessa | pag. 253 |
| 2. Campo di applicazione: agente lavoratore autonomo o imprenditore? . | » 254 |
| 3. Profili di incidenza della l. n. 81 del 2017 sugli Accordi Economici Collettivi | » 256 |
| 4. Clausole abusive e disciplina delle variazioni contrattuali unilaterali . . | » 257 |
| 5. Clausole abusive e disciplina dei termini di liquidazione delle provvigioni | » 260 |
| 6. Considerazioni conclusive | » 262 |

CAPITOLO XV

LA TUTELA DEL LAVORO AUTONOMO NELLE
TRANSAZIONI COMMERCIALI (ART. 2) E LE CLAUSOLE E LE
CONDOTTE ABUSIVE (ART. 3, COMMI 1-3)

Matteo Mattioni

- | | |
|---|----------|
| 1. Il rinvio “in blocco” alla disciplina sui ritardi di pagamento nelle transazioni commerciali | pag. 265 |
| 2. La disciplina di cui al d.lgs. n. 231 del 2002 | » 268 |

3. Segue. Esigenze di coordinamento	»	274
4. Le clausole e le condotte “abusive”	»	275
5. “Abusività”, inefficacia, risarcimento del danno	»	280

CAPITOLO XVI

IL DIVIETO DI ABUSO DI DIPENDENZA ECONOMICA
E GLI STRUMENTI DEL “NUOVO” DIRITTO CIVILE
A SERVIZIO DEL LAVORO AUTONOMO

Gionata Cavallini

1. Introduzione	pag.	285
2. La legge sulla subfornitura come modello di riferimento per la tutela civilistica del contraente “debole”	»	287
3. La transtipicità del divieto di abuso di dipendenza economica	»	289
4. La fattispecie della “dipendenza economica”	»	292
5. La fattispecie dell’abuso vietato	»	294
6. I rimedi e la natura della responsabilità	»	296
7. Profili processuali	»	297
8. Prime conclusioni	»	298

CAPITOLO XVII

GLI APPORTI ORIGINALI E LE INVENZIONI
DEL LAVORATORE AUTONOMO

Simone D’Ascola

1. Introduzione	pag.	301
2. Lavoro e attività inventiva	»	302
3. La disciplina classica nell’autonomia	»	309
4. L’art. 65 d.lgs. 10 settembre 2003, n. 276	»	311
5. La (modesta) portata innovativa dell’art. 4 l. n. 81 del 2017	»	312
6. I diritti di utilizzazione economica delle invenzioni occasionali	»	314
7. L’attività inventiva come oggetto del contratto	»	316
8. Le invenzioni digitali	»	318
9. Risoluzione delle controversie	»	319

CAPITOLO XVIII

LE DELEGHE SULLE PROFESSIONI ORGANIZZATE IN
ORDINI E COLLEGI E LE PROPOSTE IN DISCUSSIONE IN
MATERIA DI TARIFFE PROFESSIONALI

Pietro Paolo Ferraro

1. Introduzione	pag.	321
2. Il sistema delle deleghe al Governo per le professioni	»	323

2.1. La delega sugli atti delle pubbliche amministrazioni	»	323
2.2. La delega sulla sicurezza sociale dei professionisti	»	325
2.3. La delega sulla semplificazione della sicurezza degli studi professionali	»	327
2.4. Le procedure di adozione dei decreti legislativi.	»	328
3. Il dibattito sull'equo compenso e il problema delle tariffe professionali.	»	330
3.1. L'abolizione delle tariffe obbligatorie e i principi dell'Unione europea	»	332
3.2. I disegni di legge sull'equo compenso	»	334
3.3. Gli ultimi sviluppi delle iniziative legislative in materia di equo compenso.	»	337
3.4. Equo compenso e clausole vessatorie.	»	338
3.5. Equo compenso e divieto di abuso di dipendenza economica	»	341
3.6. Verso un sistema di graduazione delle tutele per i professionisti intellettuali.	»	344

CAPITOLO XIX

STABILIZZAZIONE ED ESTENSIONE DELL'INDENNITÀ
DI DISOCCUPAZIONE PER I LAVORATORI CON RAPPORTO
DI COLLABORAZIONE COORDINATA E CONTINUATIVE

Valeria Fili

1. Premessa	pag.	347
2. L'incremento della tutela contro la disoccupazione per i co.co.co.	»	349
3. La stabilizzazione della misura	»	352
4. L'estensione della platea di beneficiari.	»	353
5. Il finanziamento della misura	»	354
6. Il monitoraggio della spesa	»	355
7. Il meccanismo di condizionalità	»	356

CAPITOLO XX

IL REGIME FISCALE

Andrea Carinci

1. Introduzione	pag.	359
2. Inquadramento: il regime di tassazione dei redditi professionali	»	360
3. La nuova disciplina delle spese addebitate al cliente.	»	361
4. Le spese sostenute direttamente dal committente	»	363
5. Le spese per aggiornamento professionale.	»	365
6. Le spese per assicurazione sui mancati pagamenti	»	366
7. Conclusioni	»	367

CAPITOLO XXI

GLI INCENTIVI ALLA FORMAZIONE E AL COLLOCAMENTO
DEL LAVORATORE AUTONOMO*Pasquale Passalacqua*

1. Il dettato dell'art. 9 l. 22 maggio 2017, n. 81: la deducibilità di spese di varia natura	pag.	369
2. Le spese per la formazione	»	371
3. Le spese per la certificazione delle competenze, orientamento, ricerca e sostegno dell'auto-imprenditorialità	»	371
4. L'attenzione alla formazione e alla collocabilità del lavoratore autonomo nel cambio di paradigma del diritto del lavoro	»	374

CAPITOLO XXII

I SERVIZI PER L'IMPIEGO PER IL LAVORATORE AUTONOMO

Anna Montanari

1. Osservazioni generali	pag.	379
2. Lo sportello per il lavoro autonomo.	»	383
3. I servizi offerti	»	386
4. Conclusioni	»	387

CAPITOLO XXIII

LA DELEGA AL GOVERNO PER LA SEMPLIFICAZIONE
DELLA NORMATIVA IN TEMA DI SALUTE E SICUREZZA
DEGLI STUDI PROFESSIONALI*Andrea Del Torto*

1. Premessa	pag.	389
2. L'attuale disciplina sulla salute e sicurezza negli Studi professionali	»	390
2.1. I principali rischi presenti negli Studi professionali.	»	393
3. I principi e i criteri direttivi contenuti nella Legge delega	»	395

CAPITOLO XXIV

INFORMAZIONI E ACCESSO AGLI APPALTI PUBBLICI

Simone Varva

1. Il contenuto dell'art. 12 l. n. 81 del 2017	pag.	399
2. La partecipazione agli appalti pubblici	»	400
3. La partecipazione agli appalti privati.	»	402
4. L'accesso ai fondi strutturali europei	»	406
5. Considerazioni finali	»	407

CAPITOLO XXV

LA TUTELA DELLA GRAVIDANZA E LA SOSPENSIONE
IN IPOTESI DI MATERNITÀ, MALATTIA E INFORTUNIO*Roberta Nunin*

- | | | |
|--|------|-----|
| 1. Avanti, a piccoli passi: le tutele (ancora limitate) per i genitori lavoratori autonomi | pag. | 409 |
| 2. Le previsioni dell'art. 13 in materia di indennità di maternità | » | 413 |
| 3. La sospensione prevista dall'art. 14, comma 1, nelle ipotesi di gravidanza, malattia e infortunio | » | 416 |
| 4. Il versamento dei contributi previdenziali e dei premi assicurativi nell'ipotesi di malattia o infortunio 'gravi' | » | 417 |

CAPITOLO XXVI

LA SOSTITUZIONE NELLE PRESTAZIONI
DI LAVORO AUTONOMO IN CASO DI MATERNITÀ*Maria Dolores Ferrara*

- | | | |
|---|------|-----|
| 1. Inquadramento e <i>ratio</i> della sostituzione della lavoratrice madre in caso di maternità tra riforma sul lavoro autonomo e testo unico n. 151 del 2001 | pag. | 419 |
| 2. L'ambito soggettivo di applicazione della sostituzione nelle prestazioni di lavoro autonomo in caso di maternità. | » | 422 |
| 3. Limiti applicativi e possibili profili problematici in caso di sostituzione della lavoratrice autonoma | » | 427 |

CAPITOLO XXVII

LAVORO ETERORGANIZZATO E L'INTERPRETAZIONE AUTENTICA
DEL LAVORO COORDINATO EX ART. 15 D.LGS. N. 81 DEL 2017*Giuseppe Santoro-Passarelli*

- | | | |
|---|------|-----|
| 1. Abrogazione del lavoro a progetto | pag. | 433 |
| 2. Identità di tecnica tra l'art. 2 d.lgs. n. 81 del 2015 e l'art. 409 n. 3 Cod. Proc. Civ. e diversità rispetto all'art. 61 del d.lgs. n. 276 del 2003 . . . | » | 434 |
| 3. Aumento abnorme delle collaborazioni continuative e coordinate e inadeguatezza del progetto come criterio selettivo | » | 434 |
| 4. Le collaborazioni organizzate dal committente e pluralità di interpretazioni. | » | 435 |
| 5. Interpretazione preferibile: normativizzazione degli indici giurisprudenziali del luogo e del tempo della prestazione. | » | 435 |
| 6. I tratti di identificazione delle collaborazioni organizzate dal committente | » | 436 |

7. Il potere organizzativo non si distingue dal potere direttivo e applicazione di tutta la disciplina del lavoro subordinato.	»	436
8. L'art. 15 della nuova legge contiene l'interpretazione autentica della coordinazione di cui all'art. 409 n. 3 Cod. Proc. Civ.	»	437
9. I criteri distintivi delle due fattispecie (art. 2 d.lgs. n. 81 del 2015 e art. 15 della nuova legge): l'organizzazione del committente e l'organizzazione del collaboratore	»	438
10. Applicazione alle collaborazioni continuative e coordinate della nuova disciplina del lavoro autonomo	»	438

CAPITOLO XXVIII

TAVOLO TECNICO DI CONFRONTO PERMANENTE
SUL LAVORO AUTONOMO*Rosita Zucaro*

1. Quadro normativo	pag.	441
2. Esperienze pregresse. La Consulta sul lavoro autonomo della Regione Lazio	»	443
3. La misurazione della rappresentatività delle associazioni datoriali.	»	445
3.1. Profili di comparazione. Il caso francese.	»	450
4. Il nodo del sistema di rappresentanza delle associazioni del lavoro autonomo.	»	452
5. Brevi cenni conclusivi	»	457

PARTE IV

LO STATUTO DEL LAVORO AGILE

CAPITOLO XXIX

IL LAVORO AGILE NELLA L. 22 MAGGIO 2017, N. 81:
UN INQUADRAMENTO*Michel Martone*

1. Prospettive d'indagine	pag.	461
2. Agilità come sinonimo di autonomia	»	463
3. L'incerto confine tra lavoro agile e telelavoro	»	466
4. Subordinazione e lavoro agile.	»	468

CAPITOLO XXX

IL LAVORO AGILE NELLA PUBBLICA AMMINISTRAZIONE

Alessandra Sartori

1. Premessa metodologica	pag.	471
2. Il telelavoro nella p.a.: tanto rumore per nulla?	»	472
3. Dal telelavoro al lavoro agile: una controversa linea di confine	»	482
4. L'applicazione nel pubblico impiego: dall'art. 14 d.lgs. 7 agosto 2015, n. 124 (legge Madia) all'art. 18, comma 3, l. 22 maggio 2017, n. 81	»	488
5. La direttiva del Dipartimento della funzione pubblica	»	492
5.1. Aspetti operativi	»	493
5.2. I contenuti degli atti interni e dell'accordo	»	496

CAPITOLO XXXI

L'ACCORDO SUL LAVORO AGILE: FORMA E CONTENUTO

Elena Gramano

1. Introduzione	pag.	503
2. Lavoro agile: definizione	»	506
3. L'accordo circa le modalità del lavoro agile	»	507
3.1. La forma dell'accordo	»	508
3.2. L'oggetto dell'accordo	»	509
3.3. I limiti alla autonomia negoziale delle parti: cenni e rinvii	»	513
4. Conclusioni	»	513

CAPITOLO XXXII

LA QUESTIONE RELATIVA AGLI ACCORDI SULLO "SMART WORKING"
SOTTOSCRITTI PRIMA DELLO STATUTO DEL LAVORO AGILE*Maria Laura Picunio*

1. Il lavoro agile nella contrattazione collettiva antecedente alla l. 22 maggio 2017, n. 81	pag.	515
2. Il rapporto tra legge e disposizioni collettive precedenti	»	518
3. Uno sguardo alle previsioni dei contratti collettivi	»	521
4. Un'ipotesi particolare di conflitto tra i contratti collettivi preesistenti e la nuova regolamentazione	»	528
5. Conclusioni	»	530

CAPITOLO XXXIII

IL RECESSO DALL'ACCORDO SUL LAVORO AGILE

Elena Pasqualetto

1. Il recesso dal patto sul lavoro agile.	pag.	531
2. Il recesso con preavviso dall'accordo a tempo indeterminato.	»	533
3. Recesso e giustificato motivo	»	535
4. Spunti dalla disciplina del recesso dal telelavoro e delle clausole elastiche	»	538
5. La connotazione (necessariamente) oggettiva del giustificato motivo di recesso datoriale dal patto sul lavoro agile.	»	541
6. Il recesso dal patto sul lavoro agile nella contrattazione collettiva	»	543

CAPITOLO XXXIV

IL DIRITTO ALLA DISCONNESSIONE DEL LAVORATORE AGILE

Anna Fenoglio

1. Il diritto alla disconnessione come rimedio alla <i>time porosity</i>	pag.	547
2. I precedenti: il diritto alla disconnessione in alcuni ordinamenti europei.	»	549
3. La nuova regolamentazione italiana: un diritto solo per gli <i>smart workers</i> ?	»	553
4. Un argine digitale contro la fluidità temporale: luci ed ombre.	»	555

CAPITOLO XXXV

IL LAVORO C.D. AGILE COME FATTORE
DISCRIMINATORIO VIETATO*Maurizio Falsone*

1. Il trattamento economico e normativo del lavoratore c.d. agile: inquadramento della regola e contesto di riferimento.	pag.	563
2. Il divieto di discriminazione del lavoratore c.d. agile: la <i>ratio</i> e l'efficacia giuridica della regola	»	566
3. Le modalità di funzionamento della disposizione	»	570
3.1. Le fonti di disciplina cui si applica il divieto di discriminazione	»	570
3.2. La comparazione dei trattamenti economici e normativi: profili oggettivi e soggettivi	»	571
4. Il "misterioso" rinvio all'art. 51 d.lgs. n. 81 del 2015	»	574

CAPITOLO XXXVI

L'APPRENDIMENTO PERMANENTE E LA CERTIFICAZIONE
DELLE COMPETENZE NEL LAVORO AGILE*Maria Giovanna Greco*

- | | | |
|--|------|-----|
| 1. Il diritto alla formazione permanente come strumento di regolazione del mercato del lavoro. | pag. | 581 |
| 2. Il sistema di validazione e certificazione delle competenze. | » | 586 |
| 3. La formazione e il diritto all'apprendimento permanente nel lavoro agile. | » | 590 |

CAPITOLO XXXVII

LA RESPONSABILITÀ DEL DATORE DI LAVORO
PER IL BUON FUNZIONAMENTO DEGLI STRUMENTI
ASSEGNATI AL LAVORATORE AGILE*Antonio Preteroti*

- | | | |
|--|------|-----|
| 1. Delimitazione del campo di indagine. | pag. | 593 |
| 2. Sulla problematica distinzione tra il lavoro agile e il telelavoro . . . | » | 596 |
| 3. Natura della responsabilità e soggetti tutelati | » | 600 |
| 4. L'obbligo di indicare per iscritto le modalità di esecuzione extra-aziendale della prestazione lavorativa: una prima ripartizione . . . | » | 602 |
| 5. Le difficoltà nella distinzione tra obbligo di assicurare il buon funzionamento e divieto di uso improprio | » | 604 |
| 6. Segue. Centralità dell'informativa al fine di delimitare l'uso improprio. | » | 605 |
| 7. Dubbi sull'applicabilità della disciplina del telelavoro | » | 606 |
| 8. Segue. Nel pubblico impiego | » | 608 |
| 9. Peculiarità del lavoro agile nel pubblico impiego: prime indicazioni dalla sperimentazione nella Presidenza del Consiglio dei Ministri | » | 610 |
| 10. Inadeguatezza dei criteri del d.lgs. n. 81 del 2008 sulla responsabilità per il buon funzionamento | » | 611 |
| 11. Conseguente applicazione dei principi civilistici ed in particolare del concorso di colpa del creditore in tema di risarcimento del danno. | » | 612 |
| 12. Soluzioni nell'esperienza collettiva: l'idoneità degli strumenti rispetto alle mansioni di assegnazione | » | 615 |
| 13. Segue. Le <i>polícies</i> aziendali e l'informativa | » | 617 |
| 14. Segue. Gli obblighi di reperibilità e di segnalazione del malfunzionamento a carico del lavoratore | » | 618 |

CAPITOLO XXXVIII

IL POTERE DI CONTROLLO SUL LAVORATORE
E LA TUTELA DELLA RISERVATEZZA*Alessandro Bellavista*

- | | | |
|--|------|-----|
| 1. Le incertezze sulla configurazione del lavoro agile e le conseguenze quanto alla disciplina applicabile | pag. | 621 |
| 2. Accordo individuale e potere di controllo | » | 625 |
| 3. Sorveglianza nel lavoro agile <i>ex art. 4 l. n. 300 del 1970</i> | » | 627 |
| 4. Controllo e disciplina della protezione dei dati personali | » | 629 |

CAPITOLO XXXIX

L'INDIVIDUAZIONE DELLE CONDOTTE ESTERNE
CHE DANNO LUOGO ALL'APPLICAZIONE
DI SANZIONI DISCIPLINARI*Carla Ponterio*

- | | | |
|---|------|-----|
| 1. Il potere disciplinare nel lavoro agile | pag. | 633 |
| 2. L'individuazione delle condotte esterne sanzionabili | » | 635 |
| 3. Condotte esterne e flessibilità di luoghi | » | 636 |
| 4. Condotte esterne e flessibilità di orario | » | 638 |
| 5. Condotte esterne e strumentazione | » | 641 |
| 6. Lavoro agile e scarso rendimento | » | 642 |

CAPITOLO XL

LA SICUREZZA E LA TUTELA CONTRO GLI INFORTUNI
E LE MALATTIE PROFESSIONALI NEL LAVORO AGILE*Giorgia Casiello*

- | | | |
|---|------|-----|
| 1. La sicurezza e la tutela contro gli infortuni e le malattie professionali nella l. 22 maggio 2017, n. 81 | pag. | 645 |
| 2. L'obbligo di sicurezza e il presupposto della riconducibilità del lavoro agile al telelavoro: una strada possibile, ma non obbligata | » | 646 |
| 3. L'applicabilità del comma 10 dell'art. 3 d.lgs. 9 aprile 2008, n. 81 al lavoro agile | » | 649 |
| 4. L'applicabilità del titolo VII del d.lgs. 9 aprile 2008, n. 81 sulle attrezzature munite di videoterminali ai lavoratori agili | » | 651 |
| 5. L'applicazione del titolo VII del d.lgs. 9 aprile 2008, n. 81 al lavoro agile | » | 653 |

6. L'applicazione del comma 10 dell'art. 3 d.lgs. 9 aprile 2008, n. 81 al lavoro agile	»	655
7. Il contenuto dell'art. 22 l. n. 81 del 2017	»	657
8. La tutela assicurativa del lavoratore agile contro gli infortuni e le malattie professionali	»	658

CAPITOLO XLI

LAVORO AGILE ED INFORTUNIO *IN ITINERE**Claudio Damoli - Linda Tani*

1. Breve <i>excursus</i> normativo	pag.	661
2. L'infortunio <i>in itinere</i> ai tempi di <i>Industry 4.0</i>	»	664
3. Interrogativi non "agilmente" risolvibili	»	670