

**DIPARTIMENTO DI SCIENZE POLITICHE
LAUREA TRIENNALE IN SCIENZE POLITICHE
CATTEDRA DI POLITICA ECONOMICA**

**LE RISPOSTE DI POLITICA ECONOMICA ALLA DIGITALIZZAZIONE DEL
MERCATO DEI SERVIZI**

RELATORE

Prof. Alfredo Macchiati

CANDIDATO

Fabio Caracciolo

081382

ANNO ACCADEMICO 2018-2019

Indice

Introduzione	p.3
Capitolo 1: Dal Network Effect alla Sharing Economy	
1.1 Introduzione ai concetti di Digital Non Rivalry e Network Effect	p.5
1.2 Gig Economy e Sharing Economy, due prospettive differenti	p.9
1.3 I Business Model di Uber e Airbnb	p.13
Capitolo 2: Uber e Airbnb, effetti sull'economia italiana	
2.1 Uber, concorrenza sleale?	p.17
2.2 Airbnb e Booking, il problema degli affitti	p.22
2.3 Un focus sulla problematica dei "Riders"	p.30
Capitolo 3: Reazioni e risposte di Politica Economica.	
3.1 Il ruolo dello sviluppo inclusivo nelle decisioni di politica economica	p.35
3.2 Direttiva UE sulla Gig Economy, quali conseguenze?	p.39
3.3 Prospettive di Politica Economica	p.43
Conclusione	p.47
Bibliografia	p.49
Abstract	p.55

Introduzione

Il mio obiettivo nella scrittura di questo lavoro è analizzare in che modo la digitalizzazione del mercato dei servizi abbia cambiato le modalità con cui i consumatori compiono azioni che prima di questa rivoluzione erano strettamente collegate alla realtà analogica, comprendendo in che modo queste nuove abitudini si siano rapportate con il tessuto economico dell'Italia, ma non solo, e infine comprendere in che modo le istituzioni abbiano cercato di muoversi per arginare le eventuali criticità.

Per fare ciò, partirò con il chiarire alcuni concetti chiave che sono strettamente collegati all'evoluzione digitale e che ne hanno favorito il successo; il primo concetto analizzato sarà quello di Digital Non Rivalry, relativo alla natura nuova dei prodotti che vengono lanciati nel mondo digitale, sempre più scollegati dalla realtà fisica e per questo motivo molto più facili da distribuire; il secondo concetto è quello di Network Effect, con cui indichiamo una serie di esternalità relative al modello di business delle piattaforme. Andando avanti cercherò di chiarire il significato di Sharing Economy, economia della condivisione, e Gig Economy, economia dei "lavoretti", cercando di sottolineare come la seconda sia una sorta di "degenerazione" della prima, con tutte le conseguenze che ciò comporta; oltre a ciò cercherò di fornire dei dati numerici che ci permettano di comprendere in che modo e in che misura questi nuovi modelli d'impresa siano importanti a livello mondiale e quanto sia diventato fondamentale accompagnarne lo sviluppo. Una volta che avrò chiarito alcuni concetti fondamentali, prenderò in analisi i modelli di business di due delle più importanti realtà del mondo online, Uber e Airbnb. Procederò con il tracciare una cronologia nella vita di queste piattaforme per provare a capire quali siano stati i caratteri davvero innovativi che hanno portato con sé e che hanno condotto al successo globale di queste due realtà, una nel comparto dei trasporti e una nel settore dell'affitto degli immobili a breve termine.

Nel primo capitolo, quindi, mi limiterò a chiarire dei concetti tecnici fondamentali e a presentare le caratteristiche innovative delle due piattaforme che saranno al centro della mia attenzione nel secondo capitolo, in cui andrò più nel dettaglio sottolineandone alcune criticità. Prima di tutto procederò con l'analizzare le tappe fondamentali dello sbarco del servizio di trasporti Uber all'interno del sistema economico italiano, sottolineando i passaggi giuridici che ne hanno fortemente limitato il funzionamento nel nostro paese; i motivi principali per cui è accaduto ciò sono legati alle tensioni che sono sorte tra la piattaforma americana e il comparto dei tassisti, che ha lamentato la mancanza di concessione dei driver della piattaforma, permettendo agli stessi di fornire servizi come quelli dei taxi ma a dei prezzi più bassi e non concorrenziali. Dopo aver analizzato il fenomeno Uber passerò ad Airbnb, nota piattaforma per l'affitto a breve termine di

immobili. Qui, dopo aver analizzato in modo analogo a Uber le tappe fondamentali dello sbarco in Italia, sottolineerò le criticità che tale servizio ha portato con sé, legate principalmente a due aspetti. Il primo aspetto è quello relativo al mancato pagamento delle imposte, previste invece per altre soluzioni di affitto, che è stata lamentata dalla categoria degli albergatori. Nell'analizzare questo tipo di problematica parlerò brevemente anche di Booking, piattaforma con finalità simili ad Airbnb, per sottolineare la mancata volontà di raggiungere un accordo con le autorità locali, come ha invece fatto Airbnb in alcuni casi.

In ultimo, dopo aver parlato di queste due importanti piattaforme, analizzerò i problemi che interessano quello che potremmo definire “il quarto stato” della Gig Economy, incarnato dalla categoria dei Rider. Qui la mia attenzione si concentrerà sulle istanze richieste dalla categoria, che lamenta scarse tutele e un metodo poco chiaro nella retribuzione e che ha messo in atto diverse proteste per richiamare l'attenzione del legislatore.

In sostanza il mio lavoro si concentrerà sul tracciare le criticità che sono emerse nel momento in cui questi nuovi servizi sono stati lanciati sul mercato e hanno assunto popolarità, capendo in che modo le autorità di Politica Economica possano muoversi per risolvere questi problemi, pacificare i settori e portare a sviluppo economico.

Capitolo 1: Dal Network Effect alla Sharing Economy

1.1 Introduzione ai concetti di Digital Non Rivalry e Network Effect

All'interno di questo lavoro è mia intenzione evidenziare le ragioni, prima di tutto tecniche ma in un certo senso anche storiche, che hanno favorito il passaggio del mercato dei servizi da una realtà analogica ad una digitale come quella attuale. Viene poi tracciato un quadro su quelle che sono state le conseguenze di tale “trasferimento” e quali possono essere le risposte di politica economica alle eventuali criticità che sono emerse in questi anni.

A tal fine è utile chiarire alcuni concetti chiave che ci possono permettere di meglio comprendere quelli che sono stati gli sviluppi tecnologici e dare un primo sguardo su quella che è la reale grandezza di questo mercato in termini di numeri e di indotto che viene prodotto.

Il primo concetto che vado ora ad esporre è strettamente legato alle innovazioni digitali e alle aspettative in termini economici che tali innovazioni portano a chi si appropria delle stesse, il cui nome è “Digital Non Rivalry”¹, che potremmo tradurre dall'inglese con “mancanza di rivalità digitale”. Nell'era digitale le innovazioni - o invenzioni, se lo preferiamo - fanno sempre più riferimento a concetti come codici di programmazione, piattaforme e software che si allontanano sempre di più dalla realtà “fisica” e materiale, e che proprio per questo motivo hanno delle peculiarità molto interessanti; innanzitutto l'allontanamento dalla realtà fisica fa sì che i produttori abbiano un costo marginale di distribuzione di questo bene pari a zero, visto che, ad esempio, per scaricare un software si richiede al consumatore di avere una semplice connessione internet e un dispositivo che ci si connetta, innescando così un processo per cui ad una maggiore vendita di prodotti corrisponda un minore costo medio dello stesso, dato che se il costo di consegna è nullo il costo unitario del singolo prodotto crolla con un aumento delle vendite. Un'altra caratteristica importante è la facilità di diffusione di questi beni, data la possibilità di distribuirli online, e per questo motivo le quote del mercato tendono ad essere fortemente asimmetriche in una situazione in cui la maggior parte delle quote dello stesso mercato vanno a premiare le innovazioni - che ad esempio sono software e piattaforme - che riescono ad imporsi sulle altre. È bene sottolineare che casi di alta concentrazione del mercato avvengono nei casi in cui innovazioni e piattaforme altamente competitive vengono lanciate sul mercato, riuscendo ad imporsi su competitor dello stesso settore; inoltre sfruttando le grandi possibilità date dalla globalizzazione e dall'assenza di frontiere nel mondo online, tali prodotti riescono a superare le frontiere nazionali e ad imporsi su un piano globale.

¹ Guellec, Dominique e Paunov, Caroline, *Digital Innovation and the distribution of income*. Cambridge (MA): NBER Working Paper Series, 2017

Dopo aver brevemente chiarito il ruolo importantissimo che un concetto come quello della Digital Non Rivalry ha avuto nell'exploit che diverse piattaforme hanno avuto negli ultimi anni, qui vorrei descrivere quello che è stato un altro carattere fondamentale che ha permesso il successo di questa "rivoluzione", che fa riferimento alla nozione di Network Effect, o Effetto Rete, strettamente legato al passaggio da un modello di business tradizionale al modello delle cosiddette "piattaforme". Il modello di business tradizionale prevede che ci sia un "flusso di marginalità attraverso la catena del valore in cui ogni attore ne trattiene un pezzo"² alla fine del quale vi è il cliente che paga tutti i margini, ed ha due priorità principali che sono comprare a basso prezzo per rivendere ad un prezzo più alto all'ultimo attore che compra il prodotto finito. Il modello di business delle piattaforme invece presenta delle caratteristiche molto peculiari ed è il quello a cui si affidano grandi realtà del mondo online come, per l'appunto, Uber e Airbnb: qui il modello si poggia su una piattaforma che mette in contatto rivenditori e consumatori da tutto il mondo e in questo caso il cliente non rappresenta semplicemente l'attore finale su cui "scaricare" l'intera marginalità derivata dalla fruizione di un bene, ma diventa un'entità con cui interagire e da trattenere sulla stessa piattaforma, analizzando tramite i big data le modalità con cui rendere più piacevole l'esperienza in rete del consumatore. In questo caso il profitto della piattaforma sta nella commissione che tiene per sé dopo una transazione; è importante sottolineare come questo tipo di modello possa portare a delle situazioni di monopolio *de facto*, in cui un determinato servizio riesce ad imporsi sugli altri, generando così un fallimento di mercato. Il fallimento è dato dal fatto che³ si va a creare una condizione socialmente peggiore rispetto a quella che si creerebbe in un regime di perfetta concorrenza, che favorirebbe la sostituzione del bene con uno migliore. Tuttavia, dato il grande numero di innovazioni che vengono lanciate ogni giorno sul mercato, è possibile pensare che il monopolio possa essere cancellato dall'esordio di un prodotto migliore che vada a conquistare la clientela del servizio "superato".

Una volta enucleati i punti cardine del modello di business basato sulla piattaforma il Network Effect ci soccorre aiutandoci a comprenderne l'incredibile successo di alcune realtà del mondo online; in senso generale con Effetto Rete⁴ indichiamo le esternalità che si producono nel momento in cui degli utenti agiscono ed interagiscono su una piattaforma, finendo con

² Dalle piattaforme digitali alle reti. *L'economia del futuro è già qui*, valori.it, pubblicato 11 febbraio 2018, <https://valori.it/dalle-piattaforme-digitali-alle-reti-leconomia-del-futuro-e-gia-qui/>

³ Reti, *economia delle*, treccani.it, 2007, http://www.treccani.it/enciclopedia/economia-delle-reti_%28Enciclopedia-Italiana%29/

⁴ Belleflamme, Paul e Peitz, Martin, *Platforms and Network effects*. Mannheim: University of Mannheim Department of Economics Working Paper Series, 2016

influenzare la crescita della stessa e anche il comportamento degli altri utenti. Questo tipo di effetto, che come detto può e deve essere inteso come un'esternalità, può avere varie ripercussioni che possono essere dirette o indirette; un effetto diretto è quello per cui un aumento del "traffico" all'interno di una piattaforma finisce con l'aumentare il valore della stessa, mentre un effetto indiretto si genera, ad esempio, nel momento in cui un miglioramento della piattaforma da parte degli sviluppatori finisce con il richiamare un maggior numero di inserzionisti o consumatori, generando così un aumento di valore. Per spiegare come esso influenza la crescita di una piattaforma vorrei fare l'esempio di un negozio specializzato nella vendita di scarpe di varie marche; se il proprietario del negozio decidesse di ordinare paia di scarpe di marchi sempre più pregiati e in quantità sempre più numerosa è probabile che si verificherebbe un aumento della clientela, che sarebbe richiamata dall'aumento dell'offerta sia in termini di qualità che di quantità, mentre dal lato dei distributori di scarpe apparirebbe sempre più conveniente favorire questo negozio rispetto ad altri dato che nel tempo ordinerebbe una quantità di scarpe sempre maggiore; per concludere il negoziante che ha deciso di aumentare la quantità e la qualità della merce in vendita gioverebbe degli introiti generati dall'aumento della clientela. Se partiamo da questo esempio appare chiaro l'immensa possibilità che viene offerta alle piattaforme online da questo tipo di esternalità, dato che la dimensione digitale delle stesse li rende potenzialmente fruibili ad un numero di consumatori quasi incalcolabile.

Questo effetto ha portato alla crescita repentina di piattaforme che ormai si sono ritagliate il loro posto al sole all'interno del mondo digitale, come la stessa Airbnb che nel 2017 ha raggiunto le 650.000 camere in 192 paesi contro le 610.000 in 88 paesi della storica catena Hilton, che però ha impiegato, per raggiungere tale risultato, 93 anni.⁵

Una volta passati in rassegna questi caratteri molto importanti vorrei fare riferimento a quello che è il volume del mercato online, in modo da avere un'idea su quello che è il giro di affari che si è ormai spostato nel mondo digitale; per capire ciò di cui stiamo parlando nel 2018 ha avuto luogo la decima edizione del Singles' Day 11.11, il più popolare evento di e-commerce dell'Asia patrocinato dal colosso Alibaba che quest'anno ha frantumato diversi record: in primo luogo le vendite hanno registrato 30.8 miliardi di dollari di incasso lordo nella sola giornata dell'evento, con un incremento del 27% rispetto al 2017 e con numeri che registrano 10 miliardi di dollari di incasso nella sola prima ora della giornata; altro dato importante è dato dai 180.000 marchi che hanno preso parte a questa festa dello shopping online, di cui molti provenienti dall'estero e anche dall'Italia che ha visto presentarsi soprattutto realtà provenienti dal mondo del Food &

⁵ Dati istituzionali 2017 elaborati da Andrea Vecchi

Beverage.⁶ Quando pensiamo alla crescita del mercato digitale dobbiamo fare riferimento anche all'Italia, che nel corso degli ultimi anni ha mostrato dei dati interessanti; di fatti “Nel 2017, il mercato digitale italiano è cresciuto del 2,3%, 68.722 milioni di euro, e lascia intravedere ancora crescita per i prossimi anni: 2,6% per il 2018, 2,8% per il 2019, 3,1% per il 2020”⁷, con un trend negativo che ormai sembra essere un ricordo degli anni più bui della crisi economica, ma che mostra come ci siano ancora dei passi in avanti da fare prima di poter colmare il gap con altre potenze mondiali.

Concludendo, all'interno di questo paragrafo ho voluto prendere in analisi quelle che sono state alcune circostanze tecniche che hanno percorso e favorito il cambiamento epocale che stiamo vivendo in questi anni, tuttavia mi sono riservato dall'indicare alcuni effetti, volontari e non, che hanno portato ad uno squilibrio del sistema economico di fronte al quale anche le più grandi potenze economiche non hanno saputo, almeno per ora, far fronte e che diventeranno più chiari nel momento in cui prenderò in analisi i casi studio di realtà importanti come Uber, Airbnb e Foodora, i cui impatti all'interno del “sistema Italia” hanno finito con il creare anche una certa tensione sociale.

⁶ *Alibaba, Singles' Day da record: in un'ora shopping per 10 miliardi*, wired.it, pubblicato 12 novembre 2018, <https://www.wired.it/economia/business/2018/11/12/alibaba-singles-day-record-vendite-30-miliardi/>

⁷ Dati Anitec – Assinform 2018

1.2 Sharing Economy e Gig Economy, due prospettive differenti

Se all'interno del paragrafo precedente ho analizzato quelle che sono state alcune innovazioni e caratteristiche tecniche che hanno favorito il processo di digitalizzazione del mercato dei servizi, qui di seguito vorrei prendere in analisi uno dei modelli economici più importanti che è derivato da tale rivoluzione, che prende il nome di Sharing Economy, e con esso una delle sue degenerazioni più note che prende il nome di Gig Economy.

Vorrei partire dal precisare cosa intendiamo con Sharing Economy, sia perché negli anni c'è stato un dibattito molto florido sulla sua definizione e sia perché è indispensabile per comprendere in che senso la Gig Economy ne può essere definita la degenerazione. Si può prendere come riferimento la definizione di Sharing Economy della Commissione Europea all'interno delle linee guida per l'Agenda Europea dell'economia collaborativa emanate nel 2016, che si ispirano alla classificazione della Professoressa Juliet Schor, la quale ha discusso ampiamente della questione all'interno dell'articolo "*Debating the Sharing Economy*" del 2014.

Con Sharing Economy la Commissione Europea va a descrivere "i modelli imprenditoriali in cui le attività sono facilitate da piattaforme di collaborazione che creano un mercato aperto per l'uso temporaneo di beni o servizi spesso forniti da privati"⁸, all'interno di queste attività imprenditoriali vanno ad interfacciarsi tre categorie di soggetti, prima delle quali è rappresentata da coloro che mettono a disposizione una determinata risorsa, che può consistere in un bene particolare, come il proprio tempo da mettere a disposizione o una determinata competenza che si ha, da esercitare in modo temporaneo se si tratta di privati o nei propri limiti professionali se si tratta di professionisti del settore. La seconda categoria è composta dagli utenti che usufruiscono di tali servizi e la terza dai soggetti che si pongono come intermediari tra gli utenti e chi offre una determinata risorsa, come le piattaforme di cui avremo modo di parlare più approfonditamente più avanti; oltre a ciò la Commissione Europea ha sottolineato come l'utilizzo di modelli basati sull'economia collaborativa non prevedano un trasferimento di proprietà e che i servizi offerti possono avere anche una natura no-profit, come ad esempio la Food Bank, organizzazione no profit che si propone di distribuire alle persone meno abbienti eccedenze nella produzione alimentare, operando tramite enti caritativi.⁹

Una peculiarità del modello, che riguarda principalmente alcune piattaforme, è data dal fatto che i lavoratori impiegati dall'azienda detengono una quota del rischio insieme al datore di lavoro e

⁸ Luise, Vincenzo e Chiappini, Letizia. *Sharing Economy e nuove forme di precarietà: problematiche, resistenze e possibili soluzioni*. 2017

⁹ *Food bank*, dictionary.cambridge.org, ultimo accesso 21 settembre 2018, <https://dictionary.cambridge.org/it/dizionario/inglese/food-bank>

il loro salario varia in base a quelle che sono le performance aziendali in atto. È importante notare che, secondo i suoi sostenitori, il livello di occupazione ottenuto in questo modo sia maggiore rispetto a quello che si otterrebbe in presenza di salari rigidi, proprio grazie alla sua capacità di modellare – quindi diminuire o aumentare – i salari in base alle contingenze del mercato e che quindi uno dei suoi punti virtuosi sarebbe il fatto che i datori di lavoro avrebbero una minore propensione a licenziare in presenza di una contrazione del mercato, perché in una situazione del genere si presenterebbe una stabilizzazione automatica dei salari verso il basso, permettendo di “mitigare” la caduta dell’azienda in termini economici.

Un’altra argomentazione a favore della Sharing Economy è quella per cui una partecipazione dell’impiegato al rischio aziendale andrebbe a spronare maggiormente lo stesso lavoratore e, quindi, a migliorare le performance dell’impresa. Su questo argomento ci sono tuttavia alcune resistenze provenienti dal mondo accademico ed economico circa la sua reale efficienza, proprio perché, sostengono i suoi detrattori, se ci troviamo di fronte ad un caso realmente più efficiente “non è chiaro il motivo per cui l’equilibrio di mercato non tenda automaticamente verso quello della Sharing Economy [...] rendendo invece necessaria un’azione pubblica”¹⁰, che corregga gli effetti indesiderati che essa produce. Nella pratica l’applicazione della Sharing Economy si può anche esprimere nello sfruttamento economico di una risorsa che in caso contrario rappresenterebbe per noi una semplice spesa senza possibilità di guadagno, e che dal lato del consumatore si può concretizzare tramite l’affitto per breve tempo di un bene che tenderemmo ad utilizzare una tantum; esempi di questa pratica sono, ad esempio, il popolare portale di trasporto condiviso Blablacar, che ci permette di ammortizzare i costi di un viaggio affittando a terzi un posto all’interno della nostra automobile per la stessa tratta, o i diversi servizi presenti all’interno delle grandi città che ci permettono di affittare automobili o ciclomotori pagandone l’effettivo utilizzo con tariffe al minuto¹¹. Analizzandola in quest’ottica la Sharing Economy ci appare, almeno nelle intenzioni, come un tentativo di condivisione delle risorse e di riutilizzo delle stesse che può senz’altro avere effetti positivi sia dal punto di vista economico che della sostenibilità ambientale, ed è quindi necessario domandarsi in che modo un modello potenzialmente virtuoso abbia finito con il produrre effetti involontari che vanno dallo sfruttamento più o meno palese della forza lavoro fino alla gentrificazione dei centri storici di grandi città artistiche e non, con conseguenze importanti sul costo degli affitti.

¹⁰ *Sharing Economy*, treccani.it, pubblicato 2018, http://www.treccani.it/enciclopedia/share-economy_%28Dizionario-di-Economia-e-Finanza%29/

¹¹ *Cos’è la sharing economy e perché sta cambiando il futuro dell’economia in Europa*, tpi.it, ultima modifica 11 settembre 2019, <https://www.tpi.it/2016/08/30/sharing-economy-car-sharing-italia-europa/>

Per tentare di dare una risposta a questa domanda è necessario abbandonare la definizione di Sharing Economy per utilizzarne una nuova, ovvero Gig Economy, che viene tradotta più o meno universalmente con “economia dei lavoretti”; se in teoria tale definizione dovrebbe descrivere una sorta di secondo lavoro che una persona svolge quasi a tempo perso, nella pratica si traduce con una nuova forma di lavoro strettamente legata all’evoluzione digitale che include una serie di casi che, tra le altre cose, “hanno in comune il fatto che le funzioni del datore di lavoro siano svolte macchine intelligenti o algoritmi”¹² e che dipendono molto dal concetto di flessibilità, soprattutto in senso contrattuale dato che spesso la forma di subordinazione del lavoratore è scelta in modo da meglio coincidere con le esigenze organizzative del datore, come vedremo successivamente.

Per poter procedere con un’analisi più precisa riguardo questo sistema è bene provare a comprendere in che misura esso viene applicato all’interno del sistema economico presente e grazie a quali pratiche si è stimato che l’indotto prodotto raggiungerà i 570 miliardi di euro complessivi entro il 2025¹³. Per fare ciò ci vengono incontro i dati diffusi dall’ente di ricerca McKinsey Global Institute, che ha svolto un’analisi negli Stati Uniti e i paesi UE-15, che alla fine del 2015 ha mostrato una quota del 20-30% della popolazione attiva impegnata come “*independent workers*”, di cui circa il 15% operante su piattaforme digitali; nel 2017 una ricerca del Chartered Institute of Personnel and Development presenta una quota di occupati nella gig-economy pari circa al 4% della popolazione in età lavorativa, per un numero di circa 1,3 milioni di individui nei soli Stati Uniti d’America. Anche in Italia sono state portate avanti analisi simili, prima tra tutte quella della Fondazione De Benedetti, che nel 2017 ha dipinto un quadro in cui circa l’1,59% della popolazione in Italia in età lavorativa è impegnato in questo tipo di attività, per un numero che nel corso dello stesso anno ha oscillato tra i 589.040 e i 753.248 individui.

All’inizio di questo paragrafo ho definito la Gig Economy una degenerazione della Sharing Economy ed il motivo è dato dal fatto che negli ultimi anni si è tentato di utilizzare l’accezione fondamentalmente positiva dello “share”, e quindi del condividere, per lanciare sul mercato servizi che con la condivisione hanno poco o niente a che fare, di cui gli esempi più chiari sono servizi come Uber e Foodora, che verranno analizzati più dettagliatamente all’interno del secondo capitolo; se analizziamo con degli esempi pratici si comprende in modo più semplice la sostanziale differenza che intercorre tra questi due modelli: se con Blablacar l’autista mette a disposizione un posto all’interno della sua automobile per un tragitto che farebbe in ogni caso, ammortizzando così i costi, per Uber si tratta di una casistica completamente diversa dato che

¹² Faioli, Michele e Ciucciovino, Silvia. *Il lavoro nella Gig Economy*. Quaderno del CNEL n.3, 2018

¹³ Studio condotto da PriceWaterhouse Coopers

“l’autista di Uber non decide di partire dalla Stazione centrale di Milano per andare in albergo e, già che c’è, dà un passaggio al turista di turno. L’autista di Uber si sposta su chiamata”¹⁴, proprio come se fosse un taxi, libero però dai doveri che la concessione di un taxi comporta. Anche analizzando il caso di Foodora viene difficile capire in che modo il modello di business di questa impresa sia basato su una qualsiasi ipotesi di condivisione, dato che gli strumenti di lavoro, di quello che una volta avremmo definito fattorino ma che oggi preferiamo tradurre in rider, ovvero il mezzo di trasporto e lo smartphone, sono completamente a carico dello stesso lavoratore. Anche per questa ragione questi nuovi mestieri sono ormai da tempo sotto osservazione da parte di giuslavoristi che sostengono ci possano essere degli “indizi di subordinazione, come il fatto di avere dei turni o il potere disciplinare della piattaforma, che arriva all’estromissione”¹⁵, svuotando del tutto dall’accezione innovativa e, se vogliamo, positiva che sembrava potesse portare il modello della condivisione all’interno sistema economico contemporaneo.

Una volta tracciate le caratteristiche di questi due modelli appare semplice comprendere quelle che sono le differenze tra di loro a livello concettuale, che dovranno essere studiate e delineate in modo preciso nel momento in cui l’intervento legislativo dello stato dovrà porsi l’obiettivo di dare un ordine all’interno di un settore in cui, almeno per ora, regna ancora un certo caos.

¹⁴ *Che differenza c’è tra sharing economy e gig economy*, wired.it, pubblicato 18 ottobre 2016, <https://www.wired.it/economia/lavoro/2016/10/18/sharing-gig-economy-italia/>

¹⁵ *Che differenza c’è tra sharing economy e gig economy*, wired.it, pubblicato 18 ottobre 2016, <https://www.wired.it/economia/lavoro/2016/10/18/sharing-gig-economy-italia/>

1.3 I Business Model di Uber e Airbnb

Una volta chiariti quelli che sono alcune delle innovazioni cardine che hanno condotto all'evoluzione digitale del mercato dei servizi, all'interno di questo paragrafo è mia intenzione analizzare, passando anche per alcuni cenni storici, l'ascesa di due grandissime realtà come Uber e Airbnb che, una nei trasporti e una nell'affitto di immobili, hanno rivoluzionato il modo di interfacciarsi con questo tipo di servizi imponendo il proprio business model come vincente.

Uber nasce nel 2008 dall'intuizione di Travis Kalanick e Garrett Camp, due imprenditori americani i quali, non riuscendo a trovare un taxi in una notte nevisosa a Parigi, ebbero l'idea che di lì a pochi anni avrebbe rivoluzionato il trasporto delle persone all'interno delle città; nel marzo 2009 i due californiani sviluppano l'applicazione che avrebbe generato la prima corsa solo nel luglio del 2010, nel 2011 il servizio sarebbe sbarcato a Parigi e nell'aprile del 2014 avrebbe raggiunto 100 città tra Stati Uniti d'America ed estero. Nell'aprile del 2015 si diversifica con l'avvento di Uber Eats, servizio per la consegna di cibo molto simile a quello di competitors come Foodora o JustEat, e nel dicembre dello stesso anno raggiunge il primo miliardo di corse completato in tutto il mondo; di lì in poi l'impresa con sede a San Francisco inizia la corsa verso gli attuali 91 milioni di utenti e 3,4 milioni di driver attivi ogni mese, 22.000 dipendenti, 10 miliardi di corse completate in tutto il mondo e la presenza stabile in 700 città di 63 paesi¹⁶, riuscendo ad ottenere una quotazione di mercato che al momento si attesta intorno ai 70 miliardi di dollari americani.¹⁷

Per comprendere come questa idea sia riuscita a rivoluzionare il mondo dei trasporti è bene comprendere il business model alle sue spalle. Nel caso di Uber presenta molte caratteristiche interessanti che si collegano con quanto descritto all'interno dei primi due paragrafi; in primo luogo Uber è una piattaforma che riesce a mettere in contatto due segmenti di attori ben definiti e che risponde all'esigenza delle persone di ottenere un trasporto da un punto A ad un punto B in modo veloce e smart, strizzando così l'occhio alle nuove generazioni cresciute nell'era digitale e producendo ricavi tramite due tipi di clienti. I clienti rappresentano il core business dell'impresa e sono due gruppi ben distinti, ovvero i driver – è importante mettere in evidenza la distinzione tra il concetto di driver e il concetto di tassista – e i passeggeri che richiedono un passaggio, dal quale vengono eliminate tutte le lungaggini dei servizi taxi tradizionali come “le lunghe attese prima del loro arrivo, il poco controllo sui prezzi e la difficoltà nel stimare anticipatamente il

¹⁶ *Chi è Uber*, uber.com, ultima modifica dicembre 2018, <https://www.uber.com/it/newsroom/chi-è-uber/>

¹⁷ *Perché lo sbarco di Uber in Borsa non è stato un successo*, wired.it, pubblicato 13 maggio 2019, <https://www.wired.it/economia/finanza/2019/05/13/uber-quotazione-perdite/>

costo del servizio”¹⁸. Il business model di Uber è vincente anche e soprattutto grazie alla piattaforma poiché, data il suo funzionamento molto semplice da comprendere ed utilizzare, fa sì che tale azienda sia riuscita ad imporsi in contesti molto differenti tra di loro, anche apportando alcune modifiche quando necessario, come in India dove sono concessi i pagamenti in contanti¹⁹; in oltre credo vada sottolineato come la fortuna della piattaforma sia strettamente collegata all’aver creduto in tempi non sospetti all’enorme impatto che i moderni dispositivi, come gli smartphone, avrebbero avuto sul mercato dei servizi grazie alla loro immediatezza nell’utilizzo, e aver investito in questo senso. Riassumendo possiamo affermare che il business model di Uber²⁰ è basato sulla capacità della piattaforma di offrire un grandissimo numero di rider ad una platea di consumatori che è cresciuta proporzionalmente alla celebrità del servizio, e che la sostenibilità dell’intero sistema è data proprio dalla grande platea di operatori che lavorano sulla piattaforma, soprattutto quando sono “convenzionati” con le norme vigenti nel paese che la ospita; diverso discorso deve essere fatto per Uber Pop - che oggi prende il nome di Uber X - dato che in questo caso, anche se il servizio appare ancor più conveniente per il consumatore, la mancanza di una qualifica professionale da parte del rider fa sì che esso abbia incontrato non poche difficoltà nella sua applicazione in diversi paesi importanti come l’Italia. In altre parole potremmo dire che il business model di Uber è basato sulla capacità di muovere le persone nel mondo in modo veloce e “facile”, producendo ricavi in due modi differenti: per quanto riguarda i passeggeri essi contribuiscono all’indotto con la percentuale che viene trattenuta da Uber stessa nel momento in cui viene pagata una tratta, per quanto riguarda i driver “sono un segmento di clienti non presente nel mondo dei taxi, dove al contrario sono parte dell’azienda, appesantendone inevitabilmente la struttura. Uber per evitare questo problema utilizza conducenti freelance, i cui denominatori comuni sono semplicemente il possesso di uno smartphone [...] ed il desiderio di guadagnare denaro extra occasionalmente”²¹; inoltre l’algoritmo che amministra il funzionamento della piattaforma fa sì che nel momento in cui la domanda supera l’offerta i prezzi vengono alzati in modo da riportarle in equilibrio, per non creare attese troppo lunghe per la clientela e mantenere alto il livello della loro “fedeltà” all’azienda.

Una volta analizzato quella che è la storia e le ragioni del successo di Uber, ora vorrei prendere

¹⁸ *Business Model Innovation: il caso Uber*, minutoinnovativo.it, pubblicato 12 marzo 2018, <https://www.minutoinnovativo.it/business-model-innovation-il-caso-uber/>

¹⁹ *Uber in crisi di identità: ora accetta anche pagamenti in contanti*, startupitalia.eu, ultima modifica 15 febbraio 2016, <https://smartmoney.startupitalia.eu/news/51859-20160215-uber-contanti>

²⁰ Bonazzi, Riccardo e Poli, Michael. *Beyond Uber, Business model considerations for alternatives to traditional taxis*, 2014

²¹ *Business Model Innovation: il caso Uber*, minutoinnovativo.it, pubblicato 12 marzo 2018, <https://www.minutoinnovativo.it/business-model-innovation-il-caso-uber/>

in analisi un altro gigante dei servizi online, ovvero la piattaforma per l'affitto di immobili Airbnb. Questa impresa nasce nel 2007 dall'idea di Brian Chesky e Joe Gebbia, due giovani imprenditori statunitensi che decisero di affittare tre letti ad aria all'interno del loro appartamento di San Francisco in quanto non erano più in grado di poterselo permettere per poi lanciare il sito Airbed and Breakfast in concomitanza con la Democratic National Convention che ebbe luogo a Denver tra il 25 e il 28 agosto del 2008, in modo da sfruttare il sovraffollamento degli hotel per affittare le prime stanze, che alla fine risulteranno 80; nel 2009 il sito prende la denominazione odierna di Airbnb e tra il 2010 e il 2011 verrà lanciata l'app ufficiale per Iphone con la possibilità di prenotazione immediata, e aprirà il primo ufficio fuori dagli Stati Uniti in Germania²², primo grande passo verso l'internazionalizzazione di un servizio che ad oggi può vantare dei dati davvero considerevoli: 6.000.000 di sistemazioni in quasi 100.000 città di 191 Paesi²³, con una rete di attività esclusive per i clienti che decidono di affittare sulla piattaforma, per un valore di mercato che si attesta intorno ai 40 miliardi di dollari americani.

Per quanto riguarda il suo funzionamento possiamo dire che Airbnb si pone come "facilitatore", ovvero permette di dare visibilità su scala globale ad annunci di terzi all'interno della propria piattaforma e grazie al sistema di valutazione degli host e degli affittuari mantiene un alto livello di accountability nei confronti della propria clientela, oltre all'alto livello di engagement che è riuscito a conservare tra gli stessi grazie al nuovo concetto di viaggio legato alla condivisione degli spazi su cui la piattaforma ha basato gran parte della propria narrazione; nella pratica Airbnb²⁴ ha agito cercando di comprendere le mancanze strutturali del settore alberghiero ed operando in modo da mettere in contatto due segmenti della popolazione economica attiva come gli host e gli affittuari, permettendo ai primi di decidere il costo dell'affitto su base giornaliera, settimanale o mensile e tutelando i secondi tramite un sistema di feedback delle sistemazioni che valuta tutta una serie di parametri che dovrebbero mettere al riparo dagli inconvenienti coloro che decidono di servirsi della piattaforma per affittare soluzioni abitative temporanee.

Quindi così come Uber, anche Airbnb si è servita di un business model molto innovativo che ha permesso all'impresa statunitense di imporsi nel mercato dell'affitto degli immobili e che prevede un doppio canale di entrate di introiti, uno proveniente dagli host, ovvero da chi inserisce la propria abitazione sulla piattaforma, e uno proveniente dagli affittuari delle stesse abitazioni o stanze singole; per quanto riguarda gli host la piattaforma riceve una commissione del 3% per ogni transazione che va a buon fine, mentre per quanto riguarda gli affittuari la commissione

²² *La storia di Airbnb*, [airbnb.com](https://press.airbnb.com/it/fast-facts), ultimo accesso 2 settembre 2019, <https://press.airbnb.com/it/fast-facts>

²³ *La storia di Airbnb*, [airbnb.com](https://press.airbnb.com/it/fast-facts), ultimo accesso 2 settembre 2019, <https://press.airbnb.com/it/fast-facts>

²⁴ Bashir, Makhmoor & Verma, Rajesh. (2016). *Airbnb disruptive business model innovation: Assessing the impact on hotel industry*. 14. 2595-2604

oscilla tra il 6 e il 12%²⁵, generando introiti dall'affitto di immobili che però non possiede; è facile immaginare il successo globale di una piattaforma come questa, che permette di guadagnare denaro tramite annunci gratuiti di seconde case o piccoli appartamenti.

In entrambi i casi presi in analisi, dunque, abbiamo avuto modo di constatare che parte della loro fortuna sia stata data, oltre che dall'idea innovativa, anche dall'aver precorso i tempi ed aver previsto la svolta digitale che questo tipo di servizi avrebbero affrontato di lì a pochi anni, muovendosi ed investendo in questo senso; se da un lato queste piattaforme hanno portato una ventata innovativa dirompente e hanno contribuito a cambiare definitivamente alcune azioni della nostra vita quotidiana, dall'altra è anche importante, ed intellettualmente onesto, analizzare quali sono le criticità che hanno introdotto all'interno del nostro sistema economico e discutere in che modo la politica economica possa intervenire per arginare questi effetti negativi.

²⁵ Airbnb, *bmtoolbox.net*, ultimo accesso 2 settembre 2019, <https://bmtoolbox.net/stories/airbnb/>

Capitolo 2: Uber e Airbnb, effetti sull'economia italiana

2.1 Uber, concorrenza sleale?

All'interno dell'ultimo paragrafo del primo capitolo ho avuto modo di analizzare la storia ed il business model di due colossi del mondo dei servizi in rete come Uber ed Airbnb, cercando di tracciarne i caratteri più innovativi, e se vogliamo pionieristici, che ne hanno favorito una così florida crescita dal punto di vista economico. Qui di seguito, invece, è mia intenzione andare ad evidenziare le criticità che emergono andando più a fondo nel modello economico di queste startup, criticità che nel caso di Uber rappresentano l'esenzione da norme e concessioni che regolano il mondo dei trasporti in molti paesi ove l'impresa opera, per poi delineare quelle che sono state le conseguenze che tale cambiamento radicale ha portato anche sotto il punto di vista sociale ed elencare alcuni ambiti che ci possano servire da esempi; per quanto riguarda il caso di Airbnb, e della piattaforma di affitti Booking di cui parlerò in alcuni passaggi, andremo a presentare un "caso" riguardante le entrate fiscali non versate ed anche gli effetti che esso ha avuto sul mercato immobiliare di molte città in Italia e nel mondo.

Per parlare di Uber e della sua travagliata storia all'interno del nostro paese ritengo sia necessario prima di tutto tracciare una cronologia che possa aiutarci a comprendere le tappe fondamentali dell'avvento dell'impresa californiana, per poi analizzare nel dettaglio i passaggi e le sentenze che ne hanno limitato il servizio rispetto ad altri paesi, anche all'interno della stessa Unione Europea. L'epopea di Uber in Italia inizia tra il febbraio e il marzo del 2013, quando il servizio sbarca a Milano per poi arrivare anche a Roma nel mese di maggio²⁶; se all'inizio lo sbarco del gigante non sembrava aver destabilizzato gli equilibri del mercato nostrano, tutto cambierà nel 2014 con il lancio a Milano, Genova, Torino e Padova del servizio UberPop che causerà un vero e proprio terremoto; questo particolare tipo di servizio permette ad autisti non professionisti di offrire passaggi all'interno delle città a prezzi competitivi rispetto a quelli dei servizi taxi tradizionali, avendo i driver come solo compito quello di utilizzare l'app dell'azienda, tagliando in questo modo ogni intermediazione con il cliente. Come è facilmente immaginabile si scatena una bufera che causerà serrate e cortei da parte dei tassisti di tutta la penisola per poi giungere, nell'aprile del 2015, ad una storica sentenza del tribunale di Milano che blocca il funzionamento di UberPop in Italia per concorrenza sleale, e che è tutt'ora in vigore; in questo modo l'unica funzione di Uber attiva all'epoca rimase UberBlack, che rappresenta la versione NCC dell'azienda californiana, permettendo di noleggiare un'automobile di alto livello – le celebri “berline nere di lusso”²⁷ - con un autista professionista al posto di una semplice persona in

²⁶ *Uber e l'Italia, storia d'amore (turbolenta) lunga cinque anni*, ilsole24ore.com, pubblicato 14 febbraio 2018, <https://www.ilsole24ore.com/art/uber-e-l-italia-storia-d-amore-turbolenta-lunga-cinque-anni-AEJV2nwD>

²⁷ *Black*, uber.com, ultimo accesso 3 settembre 2019, <https://www.uber.com/it/ride/uberblack/>

possesso di un mezzo di trasporto, pur essendo stato anche questo tipo di servizio oggetto di una sentenza del tribunale di Roma del 2017 che ne bloccava il funzionamento, poi riattivato grazie alla vittoria in appello dell'azienda americana, non essendo emersi elementi che potessero prefigurare un caso di concorrenza sleale. Infine, in quello che potrebbe apparire come un tentativo di avvicinamento al mondo dei tassisti "tradizionali", il 4 dicembre del 2018 la piattaforma lancia a Torino il progetto Uber Taxi²⁸, esperimento che nelle intenzioni vorrebbe permettere ad i tassisti di ricevere prenotazioni alle corse tramite l'app dell'azienda ma che, come vedremo più tardi nel dettaglio, non ha riscosso almeno per ora un buon feedback. Se fino ad ora mi sono limitato ad indicare la storia della vita di Uber all'interno del sistema economico italiano, con i vari momenti di crisi che ne hanno limitato la funzionalità, qui di seguito vorrei analizzare nel dettaglio i passaggi giuridici fondamentali che ne hanno segnato l'esistenza e che hanno portato una parte del dibattito ad indicarlo come un servizio che opera in un regime di concorrenza sleale.

Per quanto riguarda i provvedimenti a cui facciamo riferimento in questo momento, la più importante è senz'altro l'ordinanza del tribunale di Milano del 25 maggio 2015, confermata in data 2 luglio 2015, tramite la quale si "accertava la concorrenza sleale posta in essere dalle parti resistenti, inibendo l'utilizzazione sul territorio nazionale dell'app denominata UberPop"²⁹. Le parti ricorrenti – composte da servizi di radio taxi di Milano, Torino, Genova e da organizzazioni sindacali e di categoria – lamentavano la costituzione di un servizio di radio taxi alternativo con caratteristiche abusive, date dalla palese violazione delle norme di natura pubblicistica che regolano il comparto e di quelle che individuano i requisiti che devono essere rispettati dagli operatori dei servizi di trasporto pubblico non di linea, acquisendo in questo modo un vantaggio concorrenziale rispetto ai tradizionali operatori del settore dato dalla possibilità di offrire un servizio uguale a quello dei taxi a prezzi molto più vantaggiosi. Per quanto riguarda i requisiti per poter operare come driver di UperPop, essi sono irrisori rispetto a quelli che devono essere rispettati da un autista di taxi con licenza, dato che si configurano nell'avere almeno 21 anni, con almeno un anno di guida alle spalle e 15 punti sulla patente; oltre a ciò non bisognava aver subito sospensioni della patente negli ultimi 10 mesi e avere la fedina penale "pulita", mentre per quanto riguarda la macchina le condizioni erano che essa avesse almeno quattro posti e quattro porte e che non superasse i 10 anni di utilizzo, anche se "tali requisiti non vengono verificati da alcuna

²⁸ *Uber Taxi sta funzionando in Italia?* wired.it, pubblicato 8 aprile 2019, <https://www.wired.it/economia/business/2019/04/08/uber-taxi-italia/>

²⁹ *Uber vs. Taxi: l'ordinanza del Tribunale di Torino*, altalex.com, pubblicato 10 aprile 2017, <https://www.altalex.com/documents/news/2017/03/31/uber-taxi-ordinanza-tribunale-torino>

autorità pubblica e indipendente”³⁰, circolando quindi senza avere superato alcun esame pubblico e senza alcuna licenza concessa dal comune, non rispettando le tariffe comuni e senza emettere alcuna ricevuta fiscale italiana. Le motivazioni dell’ordinanza del giudice Claudio Marangoni ci chiariscono molto bene in che modo si è prefigurata la concorrenza sleale del servizio, indicando come questo tipo di piattaforma abbia di fatti favorito un abusivismo che, seppur presente indipendentemente dalla presenza di Uber, non avrebbe comunque raggiunto una tale portata e un tale contatto con la clientela, “determinando un vero e proprio salto di qualità nell’incrementare e sviluppare il fenomeno dell’abusivismo”³¹; inoltre, come indicato dallo stesso giudice, le attività messe in atto da UberPop “sembra(no) oltrepassare l’ambito di operatività di un mero intermediario e involge aspetti direttamente propulsivi e organizzativi del servizio”, dimostrando così l’intenzione reale dell’azienda californiana di oltrepassare le norme italiane in modo da offrire un servizio pari a quello dei taxi a dei prezzi non concorrenziali. Riassumendo, quindi, le motivazioni presentate dal giudice Marangoni fanno riferimento ad una pratica concorrenza sleale portata avanti con la creazione di un servizio taxi parallelo esente da concessioni e norme che regolano quello tradizionale, con fasce di prezzo non concorrenziali. A riprova dell’omogeneità di giudizio nei confronti di questo tipo di servizio, l’ordinanza del tribunale di Milano è stata riconfermata tramite la sentenza del 24 marzo 2017 della Sezione specializzata in materia d’impresa del tribunale di Torino³², oltre alla conferma del 2 luglio 2015 citata precedentemente.

Il lungo contendere con le sigle dei tassisti ha portato Uber, come accennato precedentemente, a tentare un riavvicinamento con gli stessi tramite il lancio del servizio Uber Taxi, il cui impatto è stato tuttavia molto limitato, come dimostrato dai vari tentativi, tutti vani, di prenotare un taxi tramite questo servizio. Un’inchiesta giornalistica ha mostrato come “chiunque si voglia cimentare potrà notare che l’unico risultato prodotto dall’app sono le frasi “Richiesta scaduta”, oppure “Non ci è stato possibile trovare una corsa. Richiedine una più avanti”. Ma “più avanti” è sempre la stessa storia: non risultano taxi”³³; le ruggini, dunque, tra il settore dei taxi e la start-up californiana non sembrerebbero appartenere al passato.

³⁰ *Uber vs. Taxi: l’ordinanza del Tribunale di Torino*, altalex.com, pubblicato 10 aprile 2017, <https://www.altalex.com/documents/news/2017/03/31/uber-taxi-ordinanza-tribunale-torino>

³¹ *Bloccato il servizio UberPop in tutta Italia. Vittoria per i tassisti. Codacons: danno enorme per gli utenti*, ilsole24ore.com, pubblicato 26 maggio 2015, <https://st.ilsole24ore.com/art/notizie/2015-05-26/il-tribunale-milano-blocca-servizio-uber-pop-tutta-italia-113200.shtml?uuid=AB7zvhd>

³² *UberPop, alt definitivo dei giudici: "Concorrenza sleale"*, ilgiorno.it, ultimo aggiornamento 23 marzo 2017, <https://www.ilgiorno.it/milano/cronaca/uber-pop-tassisti-1.2985298>

³³ *Uber Taxi sta funzionando in Italia?* wired.it, pubblicato 8 aprile 2019, <https://www.wired.it/economia/business/2019/04/08/uber-taxi-italia/>

Per comprendere il “costo sociale” di Uber si possono sottolineare sei aspetti in cui si possono riscontrare punti oscuri del servizio, dalla sicurezza dei passeggeri al rispetto della loro privacy, dalla tendenza monopolistica della piattaforma al pericolo di discriminazioni, fino alle conseguenze che questo nuovo tipo di impiego sta portando per quanto riguarda gli standard lavorativi e la mancanza di correttezza data dall’ingresso in un settore senza rispettare le regole che esso osserva. Iniziando dall’ultimo carattere elencato, si evidenzia ciò che ho avuto modo di descrivere all’interno del paragrafo, ovvero il tentativo da parte di Uber di entrare nel settore dei trasporti dei taxi senza rispettare le norme del comparto e operando spesso in un regime di concorrenza sleale, come nei casi in cui la piattaforma “inonda il mercato di driver part-time nei periodi di maggior richiesta”³⁴. Per quanto riguarda la tendenza monopolistica di Uber si sottolineano i danni che un eccessivo potere di mercato da parte dell’azienda potrebbe causare, dato che è facile immaginare le conseguenze che tale potere avrebbe in termini di benessere dei consumatori, soprattutto se riflettiamo sulla diversificazione che la piattaforma cerca di ottenere allargando i settori i cui opera.

Una questione molto importante è quella legata alla sicurezza dei passeggeri, visti i pochi controlli operati dalla start up nei confronti dei propri driver. Un’inchiesta della CNN ha riportato accuse pesanti in quanto sarebbero 103 gli autisti Uber accusati di violenza sessuale nei confronti di clienti avvenute negli ultimi quattro anni³⁵, con un totale di 31 condanne e un numero di procedimenti tutt’ora in corso; tuttavia, come sostiene anche il Professor Rogers, è bene sottolineare come alcuni rischi siano riscontrabili anche affidandosi a servizi taxi tradizionale, anche se i maggiori controlli hanno un ruolo importante nel ridurre questi casi e il ripetersi di episodi di violenza non potrà che condurre alla ricerca di un miglioramento sotto questo punto di vista da parte della piattaforma. Un altro aspetto che viene analizzato da Rogers è quello riguardante la privacy della clientela, messa a repentaglio dall’algoritmo, e dallo stesso funzionamento, della piattaforma in quanto parte del business di queste imprese online è dato anche dall’immagazzinare grandi quantità di dati che possano essere sfruttati per fini economici o anche per altri tipi di scopi visto che, come ci suggerisce lo stesso autore dell’articolo, “i dati di guida di Uber su dirigenti d’industria, giornalisti, funzionari eletti, e altri potrebbero essere utilizzati per tutti i tipi di scopi impropri, come lo spionaggio aziendale e la manipolazione delle autorità di regolamentazione”; tuttavia, così come nel caso della sicurezza della clientela, è

³⁴ Rogers, Brishen (2015) "*The Social Costs of Uber*," University of Chicago Law Review Online: Vol. 82: Iss. 1, Article 6

³⁵ *Uber, più di cento autisti accusati di aggressione sessuale*, repubblica.it, pubblicato 22 gennaio 2019, https://www.repubblica.it/motori/sezioni/attualita/2019/01/22/news/uber_piu_di_cento_autisti_accusati_di_aggressione_sessuale-217214070/?refresh_ce

plausibile pensare che un maggiore controllo su questo tipo di fenomeni avverrà proprio da parte della stessa azienda, anche perché la gestione dei dati non è propriamente il core business di Uber. Prima di parlare della spinta al ribasso degli standard lavorativi vorrei parlare di un'altra criticità che emerge nell'articolo, ovvero quella relativa alla discriminazione; di fatti il modello di Uber prevede un sistema di valutazione degli autisti che non può scendere sotto un certo livello, pena l'eliminazione dalla schiera dei driver autorizzati, e il timore che emerge è che i driver di minoranze etniche potrebbero essere sensibilmente svantaggiati da questo sistema; allo stesso modo i driver potrebbero avere reticenze nel "prendere la corsa" prenotata da persone provenienti da aree urbane svantaggiate o da gruppi etnici minoritari, anche se questo è un problema che si può far risalire al mondo dei taxi *in toto*, come affermato dallo stesso Rogers. Infine, l'ultimo punto critico di cui vorrei parlare è quello relativo al ribasso degli standard lavorativi che emerge se pensiamo al fatto che nel modello di business di Uber il rischio è spostato "dall'impresa ai lavoratori", operando un deterioramento dei diritti dei lavoratori ed un abbassamento dei salari; tuttavia il consolidamento di Uber all'interno del comparto, e il conseguente aumento di impiegati – anche se, come sappiamo, non è il termine adatto per definire i driver – potrebbe portare gli stessi a mobilitarsi per contrattare ed ottenere condizioni di lavoro migliori rispetto a quelle concesse, anche perché una "fuga" di driver che sarebbero in grado di autogestirsi, grazie alle loro capacità tecnologiche, potrebbe causare una crisi interna alla stessa Uber da cui difficilmente potrebbe riprendersi.

Le tesi di Rogers contribuiscono a gettare luce sugli effetti di un'azienda "pigliatutto" di questa portata sul settore dei trasporti, in particolare se riflettiamo su quelle che potrebbero essere le conseguenze in termini di benessere dei consumatori nell'insorgere di una realtà con velleità monopolistiche; per queste ragioni gli interventi pubblici dovrebbero essere puntuali e chiari, anche prendendo spunto da ciò che di buono è stato fatto in altri paesi a noi vicini geograficamente, come avrò modo di analizzare in modo più dettagliato nella sezione finale di questo lavoro.

Concludendo, all'interno del paragrafo ho presentato la casistica italiana, che vede Uber fortemente limitato nel suo funzionamento proprio per la scarsa osservanza delle norme regolamentari sul servizio di trasporto pubblico non di linea all'interno del nostro paese, ed inoltre ho potuto, grazie al paper del Professor Brishen Rogers, elencare i punti critici che derivano dalla fruizione di un servizio che fa sempre più parte dell'immaginario del mondo occidentale.

2.2 Airbnb e Booking, il problema degli affitti

All'interno del primo paragrafo di questo capitolo ho incentrato le mie attenzioni nell'analisi delle tappe fondamentali dello sbarco di Uber in Italia, comprendendo tramite le ordinanze giudiziarie emesse le ragioni che ne hanno fortemente limitato l'applicazione all'interno del nostro paese. Le ragioni si possono ricondurre ad una pratica di concorrenza sleale nei confronti dei servizi taxi tradizionali, pratica che ha causato non poche tensioni all'interno del comparto e che ha tenuto banco nelle cronache nazionali per molto tempo; qui di seguito, invece, è mia intenzione porre l'accento sulle problematiche nate nel momento del debutto in Italia di piattaforme di affitti a breve termini di immobili come Airbnb, su cui concentrerò gran parte della mia analisi, e Booking, di cui parlerò per sottolineare come i problemi di tipo fiscale che interessano Airbnb non rappresentino certo un'esclusiva dell'azienda californiana. Oltre ad i problemi che queste realtà incontrano con il fisco, nella seconda parte del paragrafo accennerò il fenomeno della gentrificazione dei centri di città medie e grandi di tutto il mondo, evidenziando in questo modo il ruolo che una piattaforma come Airbnb ha nell'influenzare le fluttuazioni del mercato immobiliare.

Prima di parlare nel dettaglio dei problemi di natura fiscale che Airbnb ha incontrato vorrei dare qualche dato per poter comprendere l'incredibile diffusione che la start-up ha avuto nel nostro paese, che ne fa il terzo al mondo per utenza, dietro solo a Stati Uniti d'America e Francia³⁶: nel 2011 gli annunci presenti sul sito per soluzioni abitative in Italia erano appena 8.126, mentre nel 2017 sono diventati circa 354.000, con un tasso di crescita tra il 2016 ed il 2017 del 53,9%³⁷, dimostrando bene il boom che la piattaforma ha vissuto nel Bel Paese; un altro dato interessante è quello dato dalla crescita degli arrivi registrati nelle strutture alberghiere tra il 2010 ed il 2016, attestatosi al 13,7%, rispetto a quella registrata nelle strutture extra-alberghiere che invece si è attestata al 37,3%, mostrandoci una tendenza abbastanza inesorabile.

Una così repentina diffusione del servizio ha fatto sì che esso attirasse su di sé le attenzioni della Agenzia delle Entrate, la quale ha avuto modo di registrare una quasi totale mancanza di versamenti alle casse dell'erario da parte della nota piattaforma, la cui sede europea è situata in Irlanda, paese che garantisce delle condizioni fiscali molto convenienti per i colossi del mondo online con una tassazione sugli utili societari pari al 12,5%; quanto sto riferendo qui è ben dimostrato dai 45.775 euro di imposte che Airbnb Italy Srl ha versato al fisco italiano nel 2015, a fronte delle 3.6 milioni di persone che hanno utilizzato la piattaforma per viaggiare in Italia e

³⁶ *Lotta all'evasione, Airbnb nel mirino del Fisco*, quifinanza.it, pubblicato 10 agosto 2019, <https://quifinanza.it/fisco-tasse/lotta-evasione-airbnb-mirino-fisco/299210/>

³⁷ *Dietro il boom degli affitti brevi, quanto rende il modello Airbnb*, ilsole24ore.it, pubblicato 20 febbraio 2018, <https://www.ilsole24ore.com/art/dietro-boom-affitti-brevi-quanto-rende-modello-airbnb-AEcU8g0D>

degli altri 1.34 milioni di italiani che hanno utilizzato la stessa per viaggiare all'estero, con i circa 83.000 host che nello stesso anno hanno guadagnato una cifra che si avvicina ai 394 milioni di euro tramite l'affitto a breve termine delle proprie abitazioni o di parte di esse³⁸. Ciò è avvenuto per la possibilità dell'azienda californiana di gestire il proprio giro di affari, ad eccezione di quelli all'interno degli Stati Uniti d'America, tramite Airbnb Ireland, una realtà con sede a Dublino su cui vengono convogliate le commissioni – del 3% per gli host e del 6-12 % per i guest – che Airbnb trattiene dalla conclusione di una transazione di affitto, e che quindi sono sottoposte al regime fiscale irlandese anziché a quello italiano. Tuttavia è bene sottolineare che la libertà di stabilimento per le aziende e la libera prestazione dei servizi all'interno dell'Unione Europea sono sanciti all'interno dell'ordinamento comunitario, avendo la loro base giuridica nell'articolo 26, negli articoli dal 49 al 55 e negli articoli dal 56 al 62 del Trattato sul Funzionamento dell'Unione Europea³⁹ e che quindi, quantomeno formalmente, non ci troviamo di fronte ad un illecito, anche se andando più a fondo nella questione potremmo analizzare i vari *escamotages* che permettono a colossi come l'azienda californiana di pagare imponibili irrisori rispetto agli introiti, ma non è questo il mio obiettivo.

È evidente che di fronte ad un tale sperequazione tra gli introiti generati e le tasse versate lo stato italiano dovesse assumere una qualche iniziativa. Si registra così il primo tentativo legislativo che cercasse di ordinare un settore (il decreto legge n. 50 del 24 aprile 2017, convertito dalla legge n.96 del 21 giugno dello stesso anno), i cui obiettivi sono stati chiariti all'interno della circolare “Regime fiscale delle locazioni brevi” diffuso dall'Agenzia delle Entrate; tale provvedimento prevede, per scelta del locatore, la cedolare secca sugli introiti che derivano da affitti brevi concordati a partire dal primo giugno del 2017, indicando con affitti brevi anche quelli inferiori ai 30 giorni e con finalità turistiche, colpendo in questo modo chi ha deciso di affittare tramite questa piattaforma e, indirettamente, anche il giro di affari dell'azienda americana. Tale provvedimento è molto importante perché esso interessa tutti i soggetti “attraverso i quali vengono stipulati contratti di locazione breve, a prescindere dal fatto che siano residenti o abbiano una stabile organizzazione in Italia”⁴⁰. Ciò significa che non si dà più rilevanza alla forma giuridica del soggetto o al fatto se esso affitti on line o off line, procedendo con l'indicare la ritenuta del 21% direttamente nel prezzo che viene presentato dal locatore al

³⁸ *Airbnb, gli affari milionari passano per l'Irlanda. In Italia solo 46mila euro di tasse*, il sole24ore.it, pubblicato settembre 2016, <https://st.ilssole24ore.com/art/mondo/2016-08-31/airbnb-affari-milionari-passano-l-irlanda-italia-solo-46mila-euro-tasse-103722.shtml?uuiid=AD3hefCB>

³⁹ *Libertà di stabilimento e libera prestazione dei servizi*, europa.eu, <http://www.europa.eu/factsheets/it/sheet/40/liberta-di-stabilimento-e-libera-prestazione-dei-servizi>

⁴⁰ *Affitti brevi, le regole per versare le imposte (e le sanzioni per chi non lo fa)*, ilsole24ore.com, pubblicato 12 ottobre 2017, <https://www.ilssole24ore.com/art/affitti-brevi-le-regole-versare-imposte-e-sanzioni-chi-non-fa-AEpy71C>

fruitore dell'immobile; infine l'intermediario non sarebbe tenuto a trattenere la ritenuta del 21% solo nel caso in cui il pagamento avvenisse tramite assegno bancario intestato al locatore, anche nel caso in cui l'assegno venisse consegnato tramite l'intermediario stesso. Quello che sembrava un tentativo per portare ordine nel settore si è rivelato poco più di un fallimento, se pensiamo al fatto che per il solo 2017 gli introiti attesi dall'Agenzia delle Entrate erano di circa 83 milioni di euro, salvo poi incassarne appena 19⁴¹; ciò è avvenuto sia per la mancata volontà di Airbnb di trasmettere i dati al fisco, sia per la conoscenza parziale da parte dello stato circa il reale numero di appartamenti su cui poter applicare questa normativa, dato che nel 2018 l'archivio della Polizia di Stato era a conoscenza di appena 196.000 appartamenti registrati, poca cosa rispetto ai 416.000 che risultavano disponibili sulla piattaforma⁴².

Per questi motivi era inevitabile un ulteriore intervento da parte del nuovo esecutivo guidato da Giuseppe Conte, che si è concretizzato in occasione del disegno di legge numero 113 del 2018 - il celebre "Decreto Sicurezza" - che ha apportato una serie di cambiamenti per quanto riguarda la registrazione degli immobili affittati e ha stabilito le sanzioni per chi viola la stesse. Le novità inserite nel Decreto Sicurezza riguardano la nascita di un codice identificativo, che possa permettere la creazione di una banca dati completa delle strutture ricettive extra-alberghiere, e nuove regole sulle tasse di soggiorno; andando più nel dettaglio, la creazione del codice identificativo permetterà di racchiudere all'interno della banca dati della Polizia di Stato tutte le informazioni circa la tipologia dell'immobile e circa il proprietario in modo da permettere un controllo più immediato da parte dell'Agenzia delle Entrate. In questo modo si punta a ridurre il gap tra le strutture registrate e quelle che restano al momento in un cono d'ombra che le ha esentate dal pagamento della cedolare secca, e per questo motivo un ulteriore strumento previsto dal provvedimento è costituito dalle sanzioni, che vanno da un minimo di 500 euro ad un massimo di 5000 a carico del portale che ospita l'annuncio sprovvisto del suddetto codice identificativo. Un'altra novità è quella riguardante la riscossione delle tasse di soggiorno – su cui Airbnb, a differenza di Booking, aveva trovato un'intesa con le autorità locali di cui parleremo più avanti – dato che ogni comune potrà con le modalità che preferisce verificare il versamento della stessa nelle casse del municipio; infine, a partire da gennaio 2020, gli host saranno tenuti a

⁴¹ *Flop tassa Airbnb, il ministro Centinaio promette: «Basta praterie, si cambia»*, ilsole24ore.com, pubblicato 13 luglio 2018, <https://www.ilsole24ore.com/art/flop-tassa-airbnb-ministro-centinaio-promette-basta-praterie-si-cambia-AEjP46KF>

⁴² *Airbnb ed evasione fiscale: nuovi controlli del fisco sugli affitti brevi*, money.it, pubblicato 8 agosto 2019, <https://www.money.it/airbnb-controlli-fisco-affitti-brevi-evasione-fiscale>

registrare sul portale “Alloggiati web” le generalità degli affittuari entro 24 ore dall’arrivo degli stessi, o nel momento dell’arrivo qualora non dovessero fermarsi più di una notte⁴³.

Il rapporto tra Airbnb e la giustizia italiana nel frattempo non si è interrotto, ma ha vissuto una nuova fase il 18 febbraio del 2019 quando il Tar del Lazio ha deciso di respingere, tramite la sentenza numero 2207 del 2019, il ricorso di Airbnb che fino ad allora si era rifiutata di riscuotere la cedolare secca sugli affitti brevi e di trasmettere all’Agenzia delle Entrate i dati relativi agli affittuari previsti dal Decreto Sicurezza⁴⁴, questo perché il Tribunale non avrebbe rilevato “differenze operative fra agenzie immobiliari con qualche decina di clienti e una piattaforma tecnologica con oltre 200 mila utenti”⁴⁵, senza che vi sia alcuna discriminazione tra chi affitta tramite la piattaforma californiana e chi lo fa secondo altri metodi. Se da un lato abbiamo la delusione di Airbnb, che ha comunicato la propria contrarietà al pronunciamento del Tar e ha già annunciato il ricorso al Consiglio di Stato ed eventualmente alla corte di Giustizia Europea, dall’altra abbiamo la soddisfazione del Ministro del Turismo Gian Marco Centinaio, che ha richiamato i concetti di legalità e lotta all’abusivismo dietro questi provvedimenti⁴⁶, e dell’associazione di categoria degli albergatori, che si è mostrata soddisfatta della coerenza giudiziaria tenuta nei confronti della start-up, fornendo inoltre dei dati che ci aiutano a comprendere quale sarebbe l’introito per le casse dello stato nel momento dell’attuale applicazione delle norme previste dalla Legge Airbnb prima, e del Decreto Sicurezza poi: “Secondo quanto dichiarato in giudizio dallo stesso Airbnb – segnala Federalberghi - le somme da versare annualmente in Italia, rapportate ai ricavi del 2016, sarebbero state pari a circa 130 milioni di euro. Considerando che nel frattempo il numero di annunci pubblicato sul portale è cresciuto a dismisura (222.787 ad agosto 2016, 397.314 ad agosto 2018), si può stimare che nei primi diciotto mesi di (mancata) applicazione dell’imposta Airbnb abbia omesso il versamento di più di 250 milioni di euro”.⁴⁷

⁴³ *Affitti brevi: cosa cambia con il Decreto Crescita*, money.it, pubblicato 9 luglio 2019, <https://www.money.it/Affitti-brevi-cosa-cambia-decreto-crescita>

⁴⁴ *Affitti brevi, bocciato il ricorso di Airbnb contro la cedolare secca*, repubblica.it, pubblicato 18 febbraio 2019, https://www.repubblica.it/economia/2019/02/18/news/cedolare_secca_federalberghi_il_tar_del_lazio_ha_bocciato_il_ricorso_di_airbnb_-219460557/

⁴⁵ *Affitti brevi: il Tar boccia il ricorso di Airbnb, dovrà riscuotere la cedolare*, confesercenti.it, pubblicato 19 febbraio 2019, <https://www.confesercenti.it/blog/affitti-brevi-il-tar-boccia-il-ricorso-di-airbnb-dovra-riscuotere-la-cedolare>

⁴⁶ *Tar boccia il ricorso di Airbnb: "Ci rivolgeremo al Consiglio di Stato" | Centinaio: "Ora stop all'illegalità"*, tgcom24.mediaset.it, pubblicato 18 febbraio 2019, https://www.tgcom24.mediaset.it/economia/tar-boccia-il-ricorso-di-airbnb-ci-rivolgeremo-al-consiglio-di-stato-centinaio-ora-stop-all-illegalita-_3192515-201902a.shtml

⁴⁷ *Stop ai «furbetti» degli affitti brevi: Airbnb dovrà riscuotere la cedolare*, ilsole24ore.com, pubblicato 18 febbraio 2019, <https://www.ilsole24ore.com/art/stop-furbetti-affitti-brevi-airbnb-dovra-riscuotere-cedolare--ABYr9bVB>

Come accennato precedentemente, un'altra questione emersa dall'analisi dell'operato di Airbnb e Booking in Italia è relativa alla riscossione della tassa di soggiorno, che ha trovato una regola aurea all'interno del Decreto Sicurezza e che precedentemente era stata risolta, con fortune alterne, da parte delle autorità locali; con fortune alterne proprio perché se con Airbnb gli sforzi relativi alla soluzione della questione sono stati relativamente pochi, discorso differente deve essere fatto con Booking che ha portato avanti diverse resistenze. La tassa di soggiorno è un contributo che viene versato da parte dei turisti nel momento di arrivo, o di partenza, in una città e la sua applicazione si espleta in un extra, che può essere fisso o rapportato alla categoria di alloggio in cui risiedono i turisti, da aggiungere giornalmente al prezzo dell'alloggio, il cui prezzo solitamente oscilla tra 1 e 5 euro al giorno per turista e prevede delle esenzioni per alcune particolari categorie di persone⁴⁸. In Italia, proprio per la sua vocazione turistica, essa è stata immediatamente applicata – dal momento della sua introduzione con il decreto legislativo numero 23 del 14 marzo del 2011⁴⁹ - nella maggior parte dei centri turistici e di interesse artistico della penisola e la sua importanza ci appare chiara se analizziamo i dati fornitici dall'Osservatorio Nazionale sulla Tassa di Soggiorno di Jfc, che ha indicato in 463 milioni di euro l'incasso per i comuni italiani nel 2017, 507 milioni di euro per il 2018 e 660 “se si trovasse un accordo governativo con le piattaforme di home tourism”⁵⁰, come riportato all'interno dello stesso Report. Quindi, come emerge qui, l'intesa delle piattaforme di affitti brevi con le amministrazioni locali rappresenta un nodo molto importante, e in questo senso Airbnb è stata apripista nel raggiungere un accordo con il comune di Genova, che lo ha siglato ufficialmente il 9 giugno 2017, e con il comune di Bologna, che invece lo ha siglato in data 31 luglio dello stesso anno; entrambi gli accordi con il colosso californiano prescrivono l'applicazione di una tariffa del 5% sul costo della camera, fino ad un massimo di 5 euro a persona per notte di soggiorno, che sia comprensiva di colazione, Iva ed eventuali servizi in più⁵¹ e che verrà girata alle casse comunali direttamente dall'azienda, semplificando notevolmente la riscossione dell'imposta. L'esito positivo dell'intesa ha fatto sì che altre autorità locali si muovessero in quella direzione, ed infatti il 24 maggio 2018⁵² viene annunciato l'accordo tra Airbnb e Anci Toscana, che delinea alcuni punti

⁴⁸ *Tassa di soggiorno: cos'è e quando non si paga*, quifinanza.it, ultimo accesso 15 settembre 2019, <https://quifinanza.it/info-utili/tassa-di-soggiorno-quanto-si-paga/206219/>

⁴⁹ *Tassa di soggiorno 2019: cos'è, come funziona, importo e dove si paga?* theitaliantimes.it, pubblicato 2 settembre 2019, https://www.theitaliantimes.it/economia/tassa-soggiorno-calcolo-costi_230719/

⁵⁰ *L'imposta di soggiorno*, aggiornamento all'11 maggio 2018 a cura dell'Osservatorio Nazionale sulla Tassa di Soggiorno di JFC

⁵¹ *Airbnb, la tassa di soggiorno si pagherà direttamente sul portale*, bolognatoday.it, pubblicato 26 ottobre 2017, <http://www.bolognatoday.it/cronaca/tassa-soggiorno-airbnb-portale-comune.html>

⁵² *Tassa di soggiorno, accordo tra Anci Toscana e Airbnb*, ancitoscana.it, pubblicato 24 maggio 2018, <https://ancitoscana.it/component/k2/1719-tassa-di-soggiorno-intesa-tra-ancitoscana-e-airbnb-per-la-riscossione.htm>

su cui il patto si basa: qualora il comune non lo prevedesse già l'imposta di soggiorno sarà estesa anche agli affitti brevi, stabilendo una tariffa proporzionale al prezzo o una tariffa unica per le soluzioni extra-alberghiere; i comuni saranno tenuti a stipulare una convenzione con Airbnb, riutilizzabile anche nei confronti di altre piattaforme; le piattaforme si sostituiranno agli host nella riscossione dell'imposta e sarà loro compito girare la stessa alle casse comunali.⁵³ Come analizzato in precedenza, la riscossione della tassa di soggiorno è stata oggetto di parte del Decreto Sicurezza del 2018, e pertanto non ripeterò quanto è stato già detto.

Quanto raccontato qui ci mostra un atteggiamento particolarmente collaborativo da parte di Airbnb, che non si è tuttavia ripetuto con la nota piattaforma Booking, la cui reticenza ha aperto uno scontro tutt'ora attivo con il comune di Bologna; nelle ultime settimane di marzo del 2019 l'amministrazione felsinea, non essendo stata in grado di concludere un accordo con Booking, ha deciso di apportare delle modifiche al regolamento comunale in modo da permettere la riscossione della tassa di soggiorno direttamente agli host, che a loro volta potranno richiedere il rimborso alla piattaforma che ospita il loro annuncio, una soluzione senz'altro meno immediata da quella raggiunta con Airbnb ma che deriva dall'impossibilità di dialogo tra le due parti, evidenziata dal dirigente del settore Entrate del comune Mauro Cammarata⁵⁴. Appare quindi ancor più evidente l'importanza che il dialogo costruttivo con queste aziende deve avere e il ruolo che lo stato deve compiere nell'affiancare le amministrazioni locali in questi casi, come afferma l'assessore al Bilancio Davide Conte, rilanciando il "carattere nazionale della sfida"⁵⁵ e affermando la necessità di avere una sede fisica di queste aziende all'interno del nostro paese in modo da poterle affidare in tutto e per tutto alla fiscalità italiana.

Oltre a porre l'accento sulla questione legata alla gentrificazione dei centri storici vorrei brevemente tracciare il problema legato alla discriminazione razziale all'interno della piattaforma, brillantemente tracciato all'interno da un paper di Benjamin Edelman, Michael Luca e Dan Svirsky⁵⁶. Nel paper viene descritto un esperimento condotto dai tre ricercatori che finisce con il provare la discriminazione a danno di persone di colore, che venivano riconosciute dagli host sulla base del nome fittizio scelto dai ricercatori. L'analisi ha portato alla richiesta di circa 6.400 tentativi di prenotazione, portati avanti con le stesse modalità sia per gli affittuari bianchi

⁵³ *Affitti turistici, accordo Airbnb - Regione Toscana per la riscossione*, ilsole24ore.com, pubblicato 24 giugno 2018, <https://www.ilsole24ore.com/art/affitti-turistici-accordo-airbnb--regione-toscana-la-riscossione-AE4EiI0E>

⁵⁴ *Booking Bologna, è giallo sulle norme della tassa di soggiorno*, ilrestodelcarlino.it, pubblicato 2 aprile 2019, <https://www.ilrestodelcarlino.it/bologna/cronaca/booking-1.4521411>

⁵⁵ *Turismo, il portale non versa la tassa: il Comune la chiederà ai gestori*, bolognatoday.it, pubblicato 18 marzo 2019, <http://www.bolognatoday.it/cronaca/dormire-bologna-tassa-booking.html>

⁵⁶ Benjamin Edelman, Michael Luca e Dan Svirsky, *Racial Discrimination in the Sharing Economy: Evidence from a Field Experiment*. American Economic Journal: Applied Economics 2017, 9(2): 1–22

che per quelli di colore, con un tasso di accettazione pari al 50% per i primi e del 42% per i secondi, evidenziando così una differenza dell'8%, particolarmente significativa e che dovrebbe far riflettere sulla possibilità di misure che possano combattere il fenomeno online, dato che negli Stati Uniti da anni sono assunte delle misure che eliminino la discriminazione razziale per gli affitti che avvengono al di fuori della sfera di Internet.

Infine, la gentrificazione, termine che secondo la Treccani descrive la “riqualificazione e rinnovamento di zone o quartieri cittadini, con conseguente aumento del prezzo degli affitti e degli immobili e migrazione degli abitanti originari verso altre zone urbane”⁵⁷; non è mia intenzione intestare alle piattaforme come Airbnb tutte le cause di un problema così complesso, ma è innegabile evidenziare le conseguenze che un turismo di massa senza controllo abbia avuto nella vicenda. Il favoreggiamento del turismo di massa in centri che non avrebbero le disponibilità, in termini quantomeno territoriali, per affrontare un numero così grande di visitatori emerge bene se analizziamo il caso di una città come Firenze, che ospita circa 9.800 annunci su Airbnb, di cui 5.500 all'interno del centro storico – non esattamente Manhattan – e con un prezzo che si aggira intorno ad una media di 93 euro a notte a persona, con il 71% delle stanze che risulterebbero occupate nel 76% delle giornate di un mese⁵⁸; questi dati ci permettono di comprendere al meglio il problema se messi di fronte a quelli relativi a Napoli e a Venezia: in dieci anni Napoli ha visto aumentare del 91,3% l'ingresso di turisti in città, con 7.000 annunci di cui 5.000 in centro storico⁵⁹, e Venezia nel giro di appena due anni ha visto duplicarsi il numero di annunci per sistemazioni nella città lagunare. Un così grande numero di visitatori ha inevitabilmente favorito la riqualificazione di quartieri che prima di questo boom non avevano mai espresso una vocazione turistica, causando un aumento sul mercato degli affitti che sta spingendo fuori dai centri gli abitanti locali, che colpiti dal rialzo degli affitti si stanno spostando sempre più progressivamente lontani dalle zone di origine. Il caro affitti interessa anche gli studenti universitari che denunciano un rialzo spesso proibitivo e che nel Report di SoloAffitti mostra dei dati allarmanti: “a Milano per una singola servono 563 euro al mese (+7% rispetto l'anno scorso), a Bologna 350 (+2%), a Trieste 275 euro (+20%), a Ferrara 225 (+6%), a Perugia 200 (+18%)”, chiarendo come i “prezzi (che) però possono superare anche i 600 euro se ci si

⁵⁷ *Gentrificazione*, treccani.it, pubblicato 2014,

http://www.treccani.it/vocabolario/gentrificazione_%28Neologismi%29/

⁵⁸ *Effetto Airbnb: come l'ospitalità smart sta cambiando turismo e città*, insidemarketing.it, pubblicato 7 febbraio 2019, <https://www.insidemarketing.it/effetto-airbnb-cambia-le-citta/>

⁵⁹ *Così Airbnb sta uccidendo la vera Napoli*, espresso.repubblica.it, pubblicato 14 gennaio 2019, <http://espresso.repubblica.it/attualita/2019/01/14/news/airbnb-napoli-1.330438>

vuole avvicinare al centro o alle zone universitarie”⁶⁰; per queste ragioni alcune sigle di rappresentanza studentesca hanno iniziato a Bologna una mobilitazione pretendendo canoni calmierati e soluzioni agevolate “oltre che – e qui è importante – un controllo maggiore di Airbnb”⁶¹, dove si sarebbero dirottate le soluzioni abitative un tempo per studenti rendendo così davvero ardua la ricerca di una casa.

Concludendo vorrei sottolineare quanto questo non sia un problema solo italiano, ma che la sua natura europea sia stata chiarita dall’intervento congiunto di dieci città - Amsterdam, Barcellona, Berlino, Bordeaux, Bruxelles, Cracovia, Monaco, Parigi, Valencia e Vienna – che hanno presentato una lettera alle istituzioni comunitarie lamentando l’ingerenza di Airbnb sul mercato degli affitti e la deformazione dei centri città, chiedendo alla prossima Commissione Europea di intervenire in tal senso⁶². Riguardo a ciò sarà cruciale la sentenza della Corte di Giustizia dell’Unione Europea che dovrà entrare nel merito della decisione dell’avvocato generale Maciej Szpunar, il quale all’interno della decisione circa il caso C-390/17⁶³ ha ritenuto che non si possa fare riferimento a piattaforme come Airbnb, *et similia*, ritenendole agenzie immobiliari tradizionali, bensì come fornitrici di informazioni digitali, e se questo parere dovesse essere confermato dal giudice della Corte di Giustizia dell’Unione Europea sarebbero ben pochi i possibili interventi che potrebbero essere messi in campo dalle amministrazioni locali, e non solo, per contrastare questi effetti. È comunque bene sottolineare che in alcune città europee ci sono già stati interventi che limitano il numero di immobili affittabili all’interno del territorio comunale.

⁶⁰ *Caro affitti, la rivolta degli studenti universitari. "Ecco la nostra controguida per sopravvivere"*, repubblica.it, pubblicato 22 agosto 2018,

https://www.repubblica.it/scuola/2018/08/22/news/caro_affitti_studenti_universitari-204650317/

⁶¹ *Freni ad Airbnb, i casi scuola in Europa*, incronaca.unibo.it, pubblicato 20 settembre 2018,

<https://incronaca.unibo.it/archivio/2018/09/20/lotta-ad-airbnb-i-casi-scuola-in-europa>

⁶² *Dieci città contro Airbnb: “Sta togliendo le case ai nostri cittadini”*, europa.today.it, pubblicato 21 giugno 2019, <https://europa.today.it/attualita/citta-contro-airbnb.html>

⁶³ *Advocate General’s Opinion in Case C-390/18*, curia.europa.eu, pubblicato 30 aprile 2019, <https://curia.europa.eu/jcms/upload/docs/application/pdf/2019-04/cp190051en.pdf>

2.3 Un focus sulla problematica dei “Riders”

In questo paragrafo vorrei porre maggiore attenzione su una categoria che fino ad ora ho tralasciato ma che in realtà potremmo definire come la “spina dorsale” di un comparto che ha subito un cambiamento radicale dal momento in cui nuove realtà digitali si sono affacciate sul mercato italiano e che per questo meritano un’analisi quanto il più possibile approfondita. Mi riferisco alla categoria dei “Riders” che operano nel settore delle consegne a domicilio.

Con Rider, come ho avuto modo di accennare all’interno del primo capitolo, tendiamo ad identificare quello che una volta avremmo definito fattorino, tuttavia ciò che separa queste due figure non è solo il nome, dato che oltre a ciò essi si differenziano soprattutto per una nuova metodologia di lavoro rivoluzionata dall’avvento dell’era digitale e sempre più sottomessa ad algoritmi che scandiscono l’operato dei lavoratori.

Prima di andare ad analizzare il metodo di lavoro e le richieste che gli operatori del comparto hanno vorrei dare qualche numero per cercare di comprendere in quale misura la questione interessa il nostro paese, già di per se falcidiato dal dramma della disoccupazione e della precarietà, soprattutto giovanile; i Rider in Italia risultano essere circa 10.000, distribuiti tra le più importanti realtà del settore che sono JustEat, Deliveroo, Glovo, che ha acquisito Foodora nella seconda metà del 2018⁶⁴, e UberEats – abbiamo avuto modo di citare la tendenza a diversificare di Uber – anche se è bene sottolineare come il lavorare tramite una di queste piattaforme non preclude la possibilità di operare anche attraverso altre. Secondo i dati che ci sono forniti dal Country Manager di Deliveroo Matteo Sarzana, la compagnia controlla più di 7.500 rider nelle 30 città in cui opera, di cui l’età media si attesta intorno ai 27 anni, con una componente femminile che tra la fine del 2018 e l’inizio del 2019 è cresciuta dal 9 all’11% dell’intera flotta; il 40% circa dei rider sono studenti, un altro 40% circa opera tramite questa piattaforma come secondo lavoro e soltanto il 20% non risulta essere occupato in altro impiego; altro dato interessante è quello sulla permanenza dato che più del 50% dei lavoratori non si trattengono oltre i 6 mesi, mostrando una certa alternanza nei lavoratori del settore⁶⁵. Dopo aver riassunto in poche righe l’identikit tipo del rider di Deliveroo, ci sono altri dati che ci permettono di comprendere meglio in che modo, e in che misura, la presenza della piattaforma incide all’interno del sistema economico italiano, che fanno riferimento al numero di posti di lavoro supportati e ad altri indicatori economici che ci mostrano un quadro più che positivo: secondo i

⁶⁴ *Glovo si mangia Foodora: 2mila rider verso il licenziamento*, today.it, pubblicato 9 novembre 2018, <http://www.today.it/economia/glovo-compra-foodora-licenziamenti.html>

⁶⁵ *Gig Economy, aumenta. Il numero dei riders, al palo le norme sui contratti*, corrierecomunicazioni.it, ultimo accesso 28 agosto 2019, <https://www.corrierecomunicazioni.it/digital-economy/gig-economy-aumenta-il-numero-dei-riders-al-palo-le-norme-sui-contratti/>

numeri fornitici da Capital Economic - i quali fanno riferimento al novembre del 2018 - l'impatto complessivo della piattaforma di consegne sull'economia italiana è di circa 86 milioni di euro, generando un gettito fiscale di circa 4,5 milioni di euro e con un contributo alla crescita del Prodotto Interno Lordo di 38 milioni di euro. Con impatto andiamo ad intendere il dato che si ottiene aggregando il gettito fiscale versato dalla piattaforma, l'aumento di fatturato e di posti di lavoro nei ristoranti che collaborano con la piattaforma; a riprova di ciò l'operato di Deliveroo supporta circa 1.700 posti di lavoro, di cui 940 nelle catene di ristoranti e 550 nei ristoranti, a cui vanno ad aggiungersi i 150 dipendenti diretti dell'azienda e i 7.500 rider che collaborano con essa; l'impatto molto importante nel settore della ristorazione è ben visibile se pensiamo che oltre 65 milioni di euro di fatturato aggiuntivo vengono prodotti solo all'interno di questo comparto, con il 69% degli intervistati tra i ristoratori partner che hanno visto aumentare il proprio fatturato dal momento della stipulazione della partnership. Se i numeri qui riportati non dovessero bastare per comprendere l'importanza di tale piattaforma, ci vengono incontro le previsioni di crescita per il 2020, che riportano un impatto sull'economia italiana di circa 130 milioni di euro e aumentano il numero di posti di lavoro supportati dai 1.700 di fine novembre 2018 a circa 5.900. Naturalmente Deliveroo non opera solo in Italia ed i dati globali di fine 2018 parlano di 67.000 posti di lavoro supportati e di 3,5 miliardi di euro di fatturato aggiuntivo per i partner, con le previsioni per il 2020 che parlano di 200.000 posti di lavoro e 4,7 miliardi di euro di impatto economico in termini di Prodotto Interno Lordo.⁶⁶

I dati qui elencati ci descrivono un quadro complessivamente positivo, soprattutto quelli che descrivono un aumento di fatturato dei ristoranti dal momento in cui hanno deciso di siglare la partnership con la piattaforma; tuttavia fino ad ora ho volontariamente glissato uno degli aspetti più critici che riguarda "il quarto stato della gig economy", ovvero quello che fa riferimento alla forma contrattuale che interessa questi operatori - i rider - i quali sono inquadrati all'interno delle varie piattaforme attraverso dei contratti in cui spesso le tutele sono molto minori rispetto ai reali rischi che il rider corre durante un turno, e che tende a definire gli operatori come lavoratori "autonomi" anche se essi lamentano una condizione di sottomissione alla piattaforma che adesso andremo ad analizzare, in modo da comprendere le ragioni che hanno portato a numerose proteste e che hanno condotto ad una rottura tra rider e agenzie, rottura che le istituzioni dovrebbero cercare di sanare per non barattare i diritti dei lavoratori con l'indubbia produttività economica. Innanzitutto va precisato che i metodi di inquadramento dei rider cambiano da azienda ad azienda; Deliveroo utilizza un contratto di collaborazione occasionale con un sistema che

⁶⁶ *Deliveroo: impatto complessivo di 86 milioni di euro sull'economia italiana*, corrierecomunicazioni.it, ultimo accesso 15 settembre 2019, <https://quifinanza.it/finanza/deliveroo-impatto-complessivo-di-86-milioni-di-euro-sulleconomia-italiana/269572/>

prevede un incentivo minimo orario di 7,5 euro lordi l'ora per i rider che accettano di fare consegne, garantita anche se non ci dovessero essere richieste da parte della piattaforma; pur includendo una sorta di minimo garantito questo sistema non convince del tutto i rider, come ci spiega Angelo Junior Avelli di Deliverance Milano⁶⁷; una delle motivazioni principali è il fatto che mentre il sistema precedente prevedeva un salario di 5,6 euro netti l'ora, quello attuale premia l'inattività del rider solo se non gli vengono ordinate consegne. Oltre a quanto detto il sistema attuale paga i rider 5 euro lordi per ogni consegna completata, con la possibilità per il rider di scegliere un piano salariale differente, chiamato dynamic fee, che paga 2 euro per ogni consegna più 1 euro al ritiro, oltre ad aggiungere un differenziale chilometrico che viene calcolato dalla società stessa. Glovo - che, ricordiamo, ha acquisito Foodora nel 2018 - prevede un sistema bisettimanale di comunicazione e trasferimento dei salari, con tariffe da 2 euro a consegna più 63 centesimi per ogni chilometro che viene percorso in linea d'aria - dettaglio non da poco visto che spesso la distanza in linea d'aria è ben diversa da quella percorsa per le strade - con 5 centesimi per ogni minuto di ritardo che viene accumulato dal ristorante; infine UberEats sigla un contratto di collaborazione occasionale con i suoi collaboratori che prevede 2 euro a consegna più 1 euro per ogni chilometro che viene percorso in linea d'aria. Se le condizioni salariali ci appaiono quantomeno discutibili altro discorso deve essere fatto per le tutele previste a favore dei rider che, così come i salari, cambiano a seconda della compagnia per cui essi operano; Deliveroo, ad esempio, ha aumentato le tutele assicurative per i lavoratori, prevedendo una copertura per gli infortuni che copre il lasso di tempo che va dal momento in cui il rider fa login fino al momento in cui si disconnette, prevedendo un'ora "bonus" che servirebbe a coprire il rientro a casa del lavoratore, oltre ad aver previsto un aumento dei massimali per spese mediche e danni a terzi; in molte altre situazioni tuttavia i danni sono interamente a carico del rider e se c'è un punto in cui queste realtà combaciano è quello relativo alla manutenzione del mezzo utilizzato per le consegne, che è sempre a carico del lavoratore⁶⁸. Dopo un'analisi approfondita ci appare chiaro il fatto che tali condizioni di lavoro sono permesse dal fatto che i rider vengono considerati alla stregua di lavoratori indipendenti, con dei contratti di collaborazione occasionale che non coprono - e dal punto di vista salariale e dal punto di vista assicurativo - tutto ciò che questo tipo di lavoro comporta; e mentre queste grandi realtà rivendicano l'autonomia che tali tipi di contratto comportano - autonomia che sulla carta dovrebbe permettere ai rider di scegliere

⁶⁷ *Riders, di corsa ogni giorno dell'anno per una manciata di euro*, glistatigenerali.com, pubblicato 29 novembre 2018, https://www.glistatigenerali.com/milano_precari/rider-di-corsa-ogni-giorno-dell'anno-per-una-manciata-di-euro/

⁶⁸ *Senza tutele e pagati pochi euro a consegna: chi sono i riders in Italia*, osservatoriodiritti.it, pubblicato 9 gennaio 2019, <https://www.osservatoriodiritti.it/2019/01/09/riders-lavoro-chi-sono-come-lavorano/>

autonomamente il proprio orario di lavoro - tale condizione si dimostra vera solo sulla carta perché di fatto la situazione è sensibilmente diversa. Sarebbero infatti gli stessi operatori del comparto a voler assumere lo status di lavoratori subordinati, in quanto l'autonomia nello scegliere il proprio orario di lavoro - con tutte le implicazioni che ciò comporta - non sarebbe così discrezionale come potrebbe sembrare. Uno dei motivi che ci porta a mettere in dubbio la reale indipendenza dei rider è il sistema del “ranking”⁶⁹, ovvero un punteggio che deriva da una serie di fattori che vanno a stabilire la posizione in una classifica virtuale tra i fattorini, sancendone così la precedenza nel poter scegliere i propri turni, fattori che a volte possono esulare dalla performance del rider dato che vengono considerati anche i feedback negativi sui prodotti consegnati o il numero di consegne rifiutate all'ultimo minuto, ovvero fattori che sono fuori dalle loro responsabilità. Ma uno degli aspetti più critici è quello relativo ai periodi di inattività del rider, che teoricamente dovrebbero essere presi a discrezione del lavoratore, ma che in realtà incidono in modo molto negativo sulla sua posizione in classifica, influenzando non poco la possibilità per lo stesso di scegliere in modo autonomo le modalità e gli orari con cui occuparsi di questa attività.

Queste condizioni hanno incontrato le resistenze da parte della comunità rider, che nel corso degli anni ha deciso di unirsi in sigle di rappresentanza sindacali in modo da poter aprire un dialogo unico con le istituzioni e con le piattaforme di consegne, che nel frattempo si sono unite nell'organizzazione di rappresentanza datoriale AssoDelivery⁷⁰ guidata dal General Manager di Deliveroo Matteo Sarzana. Le richieste dei rider fanno riferimento al riconoscimento del rapporto di subordinazione e a tutto ciò che ne consegue, con l'abbandono del sistema del pagamento a cottimo e il ripristino del sistema orario, una tutela assicurativa che sia piena e che non si fermi al minimo in modo da non essere discriminati rispetto ai lavoratori di altri comparti, ed oltre a ciò viene richiesta una regolamentazione degli algoritmi che non permetta il richiamo del rider 11 ore prima del suo ultimo log-out dall'applicazione. Per concludere il capitolo vorrei introdurre una breve riflessione sulle modalità attraverso cui l'applicazione delle moderne tecnologie digitali all'interno del mondo del lavoro abbia favorito la creazione e la cristallizzazione delle disuguaglianze grazie alla gestione delle piattaforme basata su dati digitali e algoritmi molto avanzati; di fatti la gestione aziendale tramite gli algoritmi “moltiplica le opportunità di esternalizzazione di parti del processo produttivo riducendo l'ammontare di costi fissi e variabili

⁶⁹ *Foodora, Glovo e le altre. Il lavoro cambia ma i diritti non si calpestano*, econopoly.ilsole24ore.com, pubblicato 22 dicembre 2017, <https://www.econopoly.ilsole24ore.com/2017/12/22/food-delivery-foodora-glovo-diritti-driver/>

⁷⁰ *AssoDelivery, cosa farà l'associazione fondata da Deliveroo, Glovo, Just Eat, Uber Eats e Social Food*, startmag.it, pubblicato 24 luglio 2018, <https://www.startmag.it/innovazione/assodelivery-ecco-l'associazione-fondata-da-deliveroo-glovo-just-eat-uber-eats-e-social-food/>

che l'impresa sostiene rendendo così possibile incrementare efficienza organizzativa e competitività"⁷¹, questo grazie alla possibilità di esternalizzare parti molto piccole del processo produttivo su partner esterni che non avendo lo status di lavoratori dipendenti mancano di tutte le tutele salariali e assicurative che da un tale status deriverebbero, e creando in questo modo delle conseguenze micro, che fanno riferimento all'elevato numero di lavoratori esposto a rischi molto alti e salari molto bassi, e delle conseguenze macro che si riferiscono alla crescita delle disuguaglianze. Proprio per evitare questi rischi obiettivo delle istituzioni e delle politiche che vengono prodotte deve essere quello di incanalare le innovazioni tecnologiche che vengono prodotte in modo sempre più repentino e massiccio, "massimizzando i benefici e tentando di minimizzare i costi sociali".⁷²

⁷¹ *Disuguaglianze e...cambiamento tecnologico*, Menabò n. 100 pubblicato in data 20 marzo 2019

⁷² *Disuguaglianze e...cambiamento tecnologico*, Menabò n. 100 pubblicato in data 20 marzo 2019

Capitolo 3: Reazioni e risposte di Politica Economica.

3.1 Il ruolo dello sviluppo inclusivo nelle decisioni di Politica Economica

Come mostrato chiaramente da diverse indagini economiche svolte nel corso degli ultimi anni, la forbice tra la porzione ricca e la porzione povera della popolazione mondiale sta raggiungendo i suoi massimi storici, e a prova di ciò abbiamo a nostra disposizione i dati Oxfam Italia del 2018⁷³, che riportano un quadro in cui l'82% dell'incremento della ricchezza mondiale del 2018 è rimasto nelle mani dell'1% della popolazione stessa, mentre lo 0% dell'incremento della ricchezza si è fermato nelle mani di più della metà della popolazione, composta da circa 3,7 miliardi di persone.

Pur vivendo in un periodo particolarmente significativo per quanto riguarda la mobilità sociale, che ha visto diverse milioni di persone uscire dalla soglia della povertà, allo stesso tempo davanti ai nostri occhi si apre uno scenario sempre più sconvolgente e drammatico che ci deve portare a riflettere sulla reale efficacia delle politiche redistributive ed inclusive che vengono applicate, soprattutto in quelle che sono le nazioni maggiormente industrializzate ed avanzate dal punto di vista economico, Italia compresa; è possibile, di fatti, dirci soddisfatti delle politiche messe in campo se ogni anno che passa i dati ci mostrano un'escursione sempre più profonda tra ricchi e poveri del mondo? All'interno di questo paragrafo tenterò di evidenziare quelli che sono i caratteri più critici dell'odierno contratto sociale su cui si basano le economie di mercato, con un focus particolare sulle norme riguardanti la concorrenza e su possibili riforme dello stesso volte a diminuire l'inequità e la sperequazione sociale.

Il concetto di “Contratto Sociale” è uno dei capisaldi della moderna speculazione filosofica, essendo stato oggetto di interesse di studiosi che spaziano da Thomas Hobbes fino ad arrivare al contemporaneo John Rawls, e su di esso si poggia la capacità legittimata dello stato moderno di imporre le proprie leggi sui cittadini, riconosciute dagli stessi come giuste e lecite. Alla base del contrattualismo moderno sta l'idea per la quale “ attraverso il contratto gli individui convengono di uscire dallo stato di natura - dove sono eguali e liberi, ma privi di garanzie - e di formare una società civile sottomettendosi volontariamente a un potere sovrano”⁷⁴, riconoscendo nell'attività dello stato la ricerca del bene comune, e il motivo per cui le persone decidono volontariamente di sottomettersi al potere dello stato sta nella convinzione che questo sistema possa portare ad un miglioramento del benessere generale - se non nel breve almeno nel lungo periodo - riducendo

⁷³ *La grande disuguaglianza*, oxfamitalia.it, pubblicato 22 gennaio 2018, <https://www.oxfamitalia.org/la-grande-disuguaglianza/>

⁷⁴ *Contrattualismo*, treccani.it, ultimo accesso 25 agosto 2019, <http://www.treccani.it/enciclopedia/contrattualismo/>

anche l'iniquità all'interno della società. È pacifico che nella sua accezione più moderna il contrattualismo sia finito col comprendere tutta l'enorme giurisdizione su cui si poggiano le odierne economie di mercato, comprendendo dunque anche le norme sulla concorrenza, che svolgono una duplice azione con effetti differenti nei confronti dell'iniquità all'interno della società. Innanzitutto, le norme sulla concorrenza contribuiscono alla riduzione della sperequazione agendo in tre direzioni ben precise: permettere ad un maggior numero di persone di accedere al mercato e ad i suoi servizi in base al loro merito andando a limitare il più possibile quelle che sono definiti "ostacoli artificiali", riducendo così la disuguaglianza delle opportunità tra la popolazione; diminuire i prezzi e

alzare la qualità dei prodotti, in modo che un maggior numero di persone possa trarne giovamento a prescindere dalle proprie disponibilità economiche; infine, per ridurre l'iniquità sia di benessere che di opportunità, limitare la capacità degli operatori di godere di un potere di mercato che deriva da circostanze non di merito. Quest'ultimo rischio deriverebbe dal fatto che il potere economico si è intrecciato sempre di più con il potere politico favorendo anche economicamente quelli che sono i gruppi più influenti e socialmente rilevanti⁷⁵.

Nonostante siano questi gli obiettivi dichiarati delle norme sulla concorrenza è bene sottolineare quelli che sono i "fallimenti" involontari che vengono prodotti, dato che, come viene brillantemente presentato da Michal S. Gal all'interno del suo articolo "The Social Contract at the basis of Competition Law", le norme sulla concorrenza finiscono con il rafforzare l'iniquità di benessere nel breve periodo poiché alla loro base vi è il concetto di "vincitore e sconfitto" di eredità Darwiniana, causando effetti che sono letteralmente opposti a quelli dichiarati e che hanno portato diversi studiosi a considerare in modo più incisivo ed importante l'inserimento di obiettivi inclusivi all'interno di economie di mercato sviluppate e basate sulle norme concorrenziali.

Se questo è il quadro che ci si pone davanti è bene comprendere per quali motivi gli stati con giurisdizioni più avanzate non sono portati ad inserire la riduzione dell'iniquità come obiettivo cardine alla base delle leggi sulla concorrenza e quali sono le criticità che emergono dall'analisi di queste stesse motivazioni. In primo luogo Gal evidenzia come un assunto base sia quello per cui all'interno della nostra economia di mercato tutti i giocatori abbiano fondamentalmente le stesse opportunità di entrare in concorrenza con gli altri sulla base della loro motivazione e capacità personale, e in questo caso appare semplice sottolineare come nella realtà dei fatti a contare non siano soltanto le capacità delle persone che si affacciano sul mercato del lavoro, dato

⁷⁵ Gal, Michal S., *The Social Contract at the basis of Competition Law*. Cambridge: Cambridge University Press, 2017.

che un ruolo molto importante è dato anche da un sistema educativo di alto livello che formi le persone in base a quelle che sono le richieste che arrivano dal mercato e dalle connessioni personali che le persone hanno con altri player di successo. Requisiti, questi ultimi, dipendenti da ragioni legate più a caso e fortuna che dal livello di capacità e motivazione dei singoli; a ciò va aggiunto anche il livello di partenza dei singoli relativo al reddito, che limita la possibilità di intraprendere esperienze poco o per nulla retribuite ma che potrebbero ampliare il proprio portfolio di esperienza lavorativa; va altresì menzionato l'influenza politica di un gruppo rispetto ad un altro, dato che come sappiamo spesso gli stretti rapporti tra politica ed economia possono intaccare il meccanismo di una mobilità sociale che sia equa nei confronti di tutti i cittadini. Il secondo motivo riportato da Gal è il fatto che sarà il mercato stesso, nel lungo periodo, ad eliminare le cause di iniquità; se da un lato questa affermazione può ritenersi valida, dall'altro appare evidente come la differenza di benessere economico sia uno dei punti di partenza delle moderne economie e che ciò che definiamo "fallimenti di mercato" possono portare a problematiche circa l'iniquità difficilmente risolvibili, che fanno di tali leggi strumenti poco incisivi rispetto ad altri. All'interno dell'articolo si evidenzia la possibilità di bilanciare il contratto sociale tramite strumenti come la tassazione progressiva, il supporto alla piccola e media imprenditoria e migliori infrastrutture per il commercio in modo così da sopperire alle mancanze che derivano dalle leggi sulla concorrenza.

Oltre a ciò che è stato elencato poco fa, è bene andare a presentare quelli che potrebbero essere degli "aggiustamenti" alle leggi sulla concorrenza che potrebbero avere degli affetti positivi in termini di riduzione dell'iniquità, come presentatoci dallo stesso Gal; in primo luogo è necessario favorire in una maniera più incisiva la possibilità di ingresso nel mercato delle persone meno abbienti, ovvero eliminare gli ostacoli che non permettono a persone economicamente modeste di accedere a settori del mercato da cui sarebbero esclusi; in secondo luogo economie di mercato dovrebbero applicare il concetto di efficienza di Kaldor - Hicks⁷⁶, più elastico rispetto alla Pareto Efficienza visto che in questo caso uno spostamento nell'allocazione delle risorse è efficiente nel momento in cui il benessere ottenuto da un gruppo supera la diminuzione di benessere subita da un altro. Oltre a ciò sarebbe importante favorire e sviluppare degli strumenti che esplicitino in modo chiaro l'equilibrio da raggiungere e che possano portare ad un maggiore benessere sociale; infine è bene sottolineare come la generale applicazione di simili norme sulla concorrenza non deve inibire gli stati a considerazioni riguardo le stesse, ovvero "bisogna assicurarsi che la legge sulla concorrenza non crei un potere di veto, de iure o de facto, nei confronti di considerazioni

⁷⁶ *Kaldor-Hicks efficiency*, oxfordreference.com, ultimo accesso 25 agosto 2019, <http://www.oxfordreference.com>

sulla stessa legge sulla concorrenza”⁷⁷, ovvero bisogna evitare che il rispetto delle stesse norme si traduca in un divieto assoluto di proporre aggiustamenti, dando ad esempio maggiore spazio di manovra all’autorità garante della concorrenza del mercato o favorendo la mobilità sociale tramite corsi di ricollocamento dei lavoratori.

Concludendo, qui sono stati brevemente elencati quelli che rappresentano i motivi per cui obiettivi inclusivi dovrebbero avere una maggiore rilevanza all’interno delle agende economiche di paesi economicamente sviluppati e in via di sviluppo, in modo così da ricalibrare gli effetti di un contratto sociale i cui fallimenti stanno erodendo la fiducia dei cittadini nei confronti del moderno sistema economico. Il ragionamento portato avanti qui si collega molto bene con ciò che è stato scritto riguardo il modo in cui le grandi piattaforme operano nel sistema economico italiano, e ci dà dei suggerimenti su quelli che potrebbero essere gli strumenti da usare per ridurre l’iniquità all’interno della società, coniugando lo sviluppo dell’economia digitale con libertà d’impresa - indispensabile in un contesto economico globale - e maggiore attenzione alle richieste di lavoratori e cittadini.

⁷⁷ Gal, Michal S., *The Social Contract at the basis of Competition Law*. Cambridge: Cambridge University Press, 2017.

3.2 Direttiva UE sulla Gig Economy, quali conseguenze?

Se guardiamo agli interventi di politica economica per regolamentare lo sviluppo della Gig Economy, possiamo esaminare la direttiva dell'Unione Europea. Cercherò di comprendere in che modo tale direttiva è stata recepita e analizzerò due interventi in questo senso che sono stati portati avanti in Italia che segnano il passo su quelli che potrebbero essere eventuali sviluppi legislativi futuri.

L'importanza di tale direttiva è anche data dal fatto che essa va a rimarcare la tendenza da parte delle istituzioni dell'Unione Europea di affrontare alla radice i problemi che sono stati sollevati dai lavoratori del settore in modo da tutelare il più possibile i cittadini dell'Unione che operano per le grandi aziende del comparto. Obiettivo primario della direttiva dell'aprile 2019 è quello di colmare un gap che coinvolge nuove categorie di lavoratori che non erano ancora presenti, e forse neanche immaginabili, nel momento in cui è stata approvata la Direttiva 91/533/CEE del Consiglio del 14 ottobre 1991⁷⁸, la quale fa riferimento all'obbligo, per il datore di lavoro, di informare il lavoratore subordinato circa la retribuzione e la natura del contratto che esso sta accettando, e riguardo questo particolare aspetto i nuovi tipi di impieghi sorti con l'avanzamento dell'era digitale sono rimasti in un cono d'ombra che non li ha tutelati per diverso tempo. Oltre alla direttiva appena citata un precedente giuridico, e simbolico, molto importante è costituito dall'approvazione a Göteborg nel 2017 del pilastro europeo dei diritti sociali, il cui quinto e settimo principio prevedono una serie di misure interessanti per quanto riguarda la tutela del lavoro subordinato⁷⁹. In sostanza, da una parte il pilastro numero cinque prevede che indipendentemente dalla forma e dalla durata del contratto debba esserci un trattamento equo riguardo le condizioni di lavoro e un paritario accesso e formazione e protezione sociale; oltre a ciò esso sancisce che si debba favorire la transizione ad una forma di contratto a tempo indeterminato e che si favorisca la scomparsa di forme di lavoro precarie e il ricorso a "contratti atipici", con periodi di prova di natura consona rispetto alla posizione coperta. Dall'altra parte il pilastro numero 7 prevede che i lavoratori subordinati abbiano diritto di essere informati per iscritto circa le condizioni e il compenso previsto dal contratto, oltre ai diritti derivanti dallo stesso e al periodo di prova; inoltre esso prevede una serie di pratiche relative al licenziamento e, in caso esso venga accertato come ingiustificato, a un conguaglio in denaro per il lavoratore.

⁷⁸ *Direttiva 91/533/CEE del Consiglio, del 14 ottobre 1991, relativa all'obbligo del datore di lavoro di informare il lavoratore delle condizioni applicabili al contratto o al rapporto di lavoro*, eur-lex.europa.eu, ultimo accesso 22 settembre 2019, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/TXT/HTML/?uri=CELEX:31991L0533&from=EN>

⁷⁹ *Il pilastro europeo dei diritti sociali*, ec.europa.eu, ultimo accesso 22 settembre 2019, https://ec.europa.eu/commission/priorities/deeper-and-fairer-economic-and-monetary-union/european-pillar-social-rights_it

Come anticipato in precedenza, la direttiva del 1991 non ha avuto la capacità di tenere il passo con le nuove forme di lavoro subordinato che sono nate con l'evoluzione digitale del mondo dei servizi, ma non solo, e che hanno ora un impatto molto importante sull'economia italiana. La crescente importanza che tali forme di lavoro hanno assunto ha spinto le istituzioni europee ad adeguare la legislazione europea in modo da poter tutelare anche queste nuove categorie di lavoratori emanando il 16 aprile 2019 una direttiva che, in quanto tale, potrà essere recepita ed applicata entro tre anni dall'emanazione.

La misura del 2019⁸⁰ prevede che ci sia una maggiore trasparenza a favore dei lavoratori, dato che entro una settimana dall'impiego essi dovranno essere informati circa gli aspetti più importanti del loro contratto, come la durata, la descrizione della mansione, i dati relativi alla durata della giornata di lavoro e, *ça va sans dire*, la retribuzione prevista. I lavoratori con contratti a chiamata o simili avranno la possibilità di rifiutare un ordine, qualora lo stesso gli venga affidato all'infuori dell'orario lavoro prestabilito e in caso di cancellazione dell'ordine fuori dai tempi prestabiliti avranno diritto al compenso; oltre a ciò beneficeranno di un minimo livello di prevedibilità, con orari e giorni prestabiliti, ed è stata operata una stretta sui periodi di prova, che non potranno superare i sei mesi o un periodo proporzionale al contratto stipulato tra le parti, nel caso sia a tempo determinato. Per quanto riguarda i datori di lavoro, essi non avranno la possibilità di sanzionare i lavoratori che operano anche attraverso altre compagnie e avranno l'obbligo di fornire al neoassunto una formazione gratuita dentro all'orario di lavoro. L'importanza di tale misura è data anche dal fatto che copre tutti i lavoratori il cui servizio minimo è di tre ore a settimana, quindi di dodici ore al mese, tutelando così i cittadini che operano tramite piattaforme e con i voucher, insieme ad altre categorie che vanno dai tirocinanti ai lavoratori domestici, coprendo uno spettro di popolazione il più ampio possibile.

Obiettivo primario della direttiva è quello di dare un seguito giuridico ai pilastri dei diritti sociali approvati a Göteborg nel 2017, come ci dice anche Enrique Calvet Chambon, deputato europeo di ALDE che è stato relatore della misura e che ha dichiarato, tra le altre cose, che grazie alla misura “nessun datore di lavoro potrà abusare della flessibilità del mercato del lavoro”⁸¹.

Dopo aver analizzato le novità che tale direttiva ha portato all'interno del sistema comunitario, è necessario provare ad interpretare l'operato dell'Unione Europea che, se da una parte cerca di tutelare quanti più lavoratori possibili, colmando i precedenti vuoti legislativi, dall'altra non

⁸⁰ Nuova direttiva UE sulla GIG Economy: maggiori tutele per i lavoratori, <http://www.lavorosi.it/rapporti-di-lavoro/tipologie-contrattuali/nuova-direttiva-ue-sulla-gig-economy-maggiori-tutele-per-i-lavoratori/>

⁸¹ MEPs approve boost to workers' rights in the gig economy, [europarl.europa.eu](http://www.europarl.europa.eu/news/en/press-room/20190410IPR37562/meps-approve-boost-to-workers-rights-in-the-gig-economy), pubblicato 16 aprile 2019, <http://www.europarl.europa.eu/news/en/press-room/20190410IPR37562/meps-approve-boost-to-workers-rights-in-the-gig-economy>

decide di “punire” le piattaforme con misure che possano sembrare repressive, ma anzi definisce un recinto di regole certe all’interno del quale siano anche le stesse piattaforme a sentirsi tutelate, in modo da non rendere poco appetibile il mercato europeo ad un comparto di così grande e crescente importanza, rispettando allo stesso tempo le istanze dei lavoratori coinvolti.

Come anticipato in apertura di paragrafo, oltre alla direttiva dell’aprile 2019 qui vorrei brevemente parlare di due interessanti novità introdotte nel nostro paese che presentano alcune caratteristiche che potrebbero servire da retroterra fondamentale nell’applicazione della direttiva comunitaria nel nostro paese. Le due novità introdotte sono la legge regionale del Lazio a tutela dei lavoratori della Gig Economy, specialmente i rider, e il primo contratto nazionale siglato da una piattaforma di consegne e controfirmato da diverse sigle sindacali di Firenze.

Iniziando con la legge regionale del Lazio⁸² notiamo come essa introduca notevoli novità per quanto riguarda le tutele a favore dei rider, che riguardano in modo importante anche il fattore sicurezza; essa è stata approvata il 20 di marzo del 2019 e coinvolge tutti quei lavoratori che operano tramite piattaforme o applicazioni. Prima di tutto tale legge prevede che vi sia una tutela dei lavoratori nel caso di infortuni sul lavoro o malattie professionali e sancisce che l’assicurazione in caso di infortuni, danni a terzi e manutenzione sia a carico dell’impresa che assume il lavoratore; oltre a ciò il lavoratore giova di formazione obbligatoria per quanto riguarda la sicurezza e vengono introdotte nuove norme per quanto riguarda la maternità e la previdenza sociale.

Se la legge approvata dalla regione Lazio rappresenta un buon passo in avanti per quanto riguarda lo status riconosciuto ai lavoratori della Gig Economy, da Firenze ci viene un esempio su quella che potrebbe essere la strada da seguire per cercare di pacificare i rapporti tra imprese del comparto e sigle di rappresentanza dei lavoratori. Nella prima metà del 2019 è stato infatti raggiunto un accordo⁸³ tra la piattaforma Laconsegna, attiva nel capoluogo toscano, e i rappresentanti di Cgil, Filt, Fit Cisl e Uiltrasporti, che va a regolare il rapporto di lavoro riconoscendo per i rider lo status di lavoratori subordinati e applicando agli stessi il CCNL merci, logistica e spedizioni; in quanto ai lavoratori subordinati ad essi vengono riconosciute le tutele di tutti i lavoratori del comparto spedizioni, come ferie e malattia, e viene definitivamente superato il pagamento a consegna in favore di quello orario, e oltre a ciò viene stabilito che il rischio d’impresa si sposti dai lavoratori all’azienda stessa. In questo caso più che interessarci al

⁸² *Rider: nel Lazio la prima legge a tutela dei lavoratori digitali*, regione.lazio.it, pubblicato 20 marzo 2019, http://www.regione.lazio.it/rl_main/?vw=newsdettaglio&id=4828

⁸³ *Riders, a Firenze il primo contratto nazionale*, corrierecomunicazioni.it, pubblicato 10 maggio 2019, <https://www.corrierecomunicazioni.it/lavoro-carriere/riders-arriva-il-primo-contratto-nazionale-firenza-apripista/>

contenuto dell'accordo, l'attenzione deve spostarsi sulle modalità con cui esso è stato raggiunto e sottolineare la capacità delle parti di raggiungere un'intesa importante che possa sia tutelare i lavoratori sia rafforzare un comparto strategico grazie alla fine di un lungo periodo di ostilità, e che dovrebbe essere presa ad esempio a livello nazionale applicandola a tutti i lavoratori del settore. Quindi, concludendo, i due esempi che ho riportato ci fanno comprendere come da un lato le istituzioni possano muoversi per imporre alle piattaforme delle precise modalità di lavoro per i lavoratori e, dall'altro, come attraverso la volontà collettiva di raggiungere un accordo si possano garantire migliori condizioni di lavoro e permettere alla piattaforma di agire in un contesto libero da tensioni e, quindi, più redditizio.

3.3 Prospettive di Politica Economica

Nell'elaborazione di questo lavoro mi sono concentrato sul presentare le condizioni tecniche e le tappe fondamentali che hanno condotto alla digitalizzazione del mercato dei servizi in Italia e in Europa, sottolineando le criticità che le nuove piattaforme hanno fatto emergere e cercando di capire in che modo le autorità di Politica Economica sia siano, o non si siano, mosse per contrastare tali difficoltà. Se fino ad ora, quindi, mi sono limitato a presentare le misure prese in questo senso, ora vorrei sviluppare alcune ipotesi sia a livello micro, quindi nei confronti dei casi specifici di cui ho parlato all'interno del lavoro, che a livelli macro, cercando di immaginare quali possano essere i cambi di passo a livello sistemico che non si limitino a risolvere solo il singolo caso. Prima di presentare alcune possibili prospettive di sviluppo del settore, è bene sottolineare ancora una volta che l'avvento delle nuove tecnologie ha fatto sì che la sfera digitale e la sfera analogica si avvicinassero sempre di più, e l'economia non è senz'altro estranea a questo processo. Prevedere nuove forme di regolazione di questi mercati rappresenta un passaggio fondamentale sia per i consumatori, che stanno modificando le loro abitudini e i modi di compiere molte azioni quotidiane, che per le piattaforme del comparto le quali hanno bisogno di regole ben precise da seguire per poter essere in regola e non incorrere in provvedimenti giuridici; allo stesso tempo è importante non gravare eccessivamente sulle possibilità di ingresso nel mercato, rendendo per loro sveniente venire ad investire nel nostro paese con tutte le conseguenze che ciò comporta.

Vorrei procedere in ordine e indicando prima di tutto delle possibili soluzioni alla celebre querelle che il nostro sistema economico ha ingaggiato con Uber, indicando delle misure che sono state prese da altri paesi e che hanno portato a dei risultati più che soddisfacenti; tali misure sono degli "aggiustamenti" sia a livello tecnico che a livello giuridico e rappresentano una possibilità per concludere questa stagione in cui i consumatori in Italia si trovano in una situazione di svantaggio rispetto ai consumatori di altri paesi dell'Unione Europea. Gli esempi esteri che sto per presentare ci vengono da tre paesi dell'Unione Europea molto diversi per caratteristiche della loro economia ma simili per quanto riguarda il rapporto con l'innovazione tecnologica, che sono il Regno Unito, l'Estonia e il Portogallo⁸⁴.

In Regno Unito, l'esordio della piattaforma di trasporti ha dovuto fare i conti con un comparto molto forte legato sia ai taxi tradizionali che ai Minicab, che corrispondono ai nostri servizi di noleggio con conducente, e per questi motivi le autorità hanno tentato di organizzare il settore dando regole ben precise entro cui il colosso potesse operare per non gravare sulla competizione,

⁸⁴ Belardinelli, Paolo e Portonera, Giuseppe. *Uber, taxi e trasporto pubblico non di linea: proposte dall'estero*. IBL Focus n.274, 2017.

oltre a tutelare i consumatori che hanno visto un abbassamento dei prezzi dato dall'aumento dei competitor. Prima di tutto al potenziale driver è richiesta una licenza che viene rilasciata dall'autorità dei trasporti della capitale britannica, avere almeno 21 anni e almeno un anno di esperienza di guida in Regno Unito e, naturalmente, essere in possesso di una patente di guida valida. Una volta presentata la richiesta all'autorità dei trasporti essa prevede ulteriori test volti a verificare se si sia in possesso di un permesso di lavoro in territorio britannico e se non si abbiano precedenti in determinate categorie di crimini, inoltre è previsto che si debbano superare dei test medici e delle prove di competenza topografica, anche se almeno questa ultima prerogativa può apparire anacronistica dato che le nuove tecnologie permettono di superare la difficoltà di non conoscere le strade della città in cui si opera. Un altro carattere interessante che viene questo modello è dato dal fatto che qui gli operatori non sono tenuti a possedere la macchina che utilizzano per lavorare sulla piattaforma, dato che è la piattaforma stessa che può affittare il mezzo per un minimo di un'ora fino ad un massimo di dodici settimane, abbattendo ancor di più le barriere all'ingresso del mercato e permettendo a persone di background economici differenti di operare nello stesso mercato. Concludendo, il modello britannico permette ai lavoratori del comparto di operare con una certa facilità, chiedendo loro di rispettare delle condizioni minime e supportando la struttura con un passaggio burocratico, quello della richiesta di licenza, che si riduce ad una semplice iscrizione ad una sorta di albo professionale, controllando e non indirizzando il mercato, come invece avviene in altri paesi.

Dopo aver delineato le caratteristiche del modello del Regno Unito vorrei analizzare il caso della piccola repubblica baltica di Estonia, che a dispetto della scarsa grandezza della propria economia è una delle più avanzate a livello di digitalizzazione della burocrazia, anche in ambito economico; di fatti qui i rapporti tra Uber e il contesto economico nazionale sono stati immediatamente facilitati dalla scelta di sottoporre la piattaforma, insieme ad altre realtà, ad un metodo di pagamento delle imposte smart, che si risolve nella trasmissione automatica dei dati fiscali dei driver all'autorità per la riscossione delle imposte, che risolve la pratica in un lasso di tempo davvero irrisorio; va sottolineato come la repubblica baltica sia una delle più sviluppate a livello tecnologico dell'eurozona, con oltre il 95% della popolazione che paga le imposte con il sistema sopracitato, dimostrando l'alto livello di alfabetizzazione digitale della popolazione e la netta volontà delle autorità pubbliche di superare l'exasperazione della burocrazia attraverso il ricorso alle innovazioni digitali, attirando così investimenti, favorendo la concorrenza e, infine, permettendo ai propri cittadini di godere di questi servizi.

Il caso estone ci mostra come una semplificazione dei processi burocratici possa favorire l'ingresso di investimenti esteri, senza tuttavia lesinare sui controlli da operare sui driver che

operano nel settore e andando a coniugare in modo esemplare il rispetto delle leggi e la competitività del paese rispetto all'evoluzione digitale dell'economia.

Infine, dopo aver presentato le casistiche di Regno Unito ed Estonia, procedo con il presentare quello che è il modello portoghese, paese in cui lo sbarco di Uber ha avuto una storia simile a quella italiana, con forti tensioni nel primo periodo di vita che hanno raggiunto il loro culmine con una sentenza di un Tribunale di Lisbona che aveva dichiarato illegale la presenza del servizio su territorio lusitano; una volta appellata la sentenza il servizio ha continuato ad operare e il governo ha deciso di regolarizzare la situazione, stabilendo le linee guida per i driver operanti attraverso la celebre piattaforma americana. Prima di tutto il governo portoghese ha deciso di creare una nuova categoria, chiamata TVDE, che raccoglie coloro che operano tramite le piattaforme elettroniche, posta sotto il controllo dell'autorità per la regolamentazione dei trasporti terrestri, che ha il compito di verificare che i potenziali driver rispettino una serie di condizioni. Alla nuova categoria è quindi data la possibilità di intermediare la domanda e l'offerta, gestire il metodo di pagamento ed allontanare, previa una comunicazione all'autorità, i driver che non dovessero rispettare le regole stabilite dal nuovo regime giuridico, responsabilizzando così la stessa categoria. Ai potenziali driver è richiesto di inviare una richiesta all'autorità almeno venti giorni prima di iniziare a circolare, allegando alla richiesta la carta d'identità e la fedina penale, e devono presenziare un corso di trenta ore che si concentra sulla sicurezza stradale. Per quanto riguarda il prezzo della corsa esso è stabilito dal TVDE, che è comunque tenuto a rendere presente al passeggero la tariffa utilizzata. Anche qui, come nei precedenti casi, vediamo come le autorità abbiano deciso di controllare che l'operato delle piattaforme avvenisse entro regole ben precise, che però siano facilmente rispettabili in modo da abbattere le barriere all'ingresso, e fornire un servizio competitivo ai cittadini portoghesi.

All'inizio di questo paragrafo conclusivo ho precisato che avrei fornito degli esempi a livelli micro per cercare di comprendere in che modo altri paesi hanno deciso di affrontare le questioni emerse durante il processo di digitalizzazione dei servizi, in modo da capire se l'Italia può prendere spunto da alcune di queste misure. Più che precisare nel dettaglio quelle che sono le misure che il legislatore potrebbe decidere di prendere, ciò che è stato fatto da parte di Regno Unito, Estonia e Portogallo ci mostrano dei passaggi che nel nostro paese potrebbero richiedere anni per poter essere portati a compimento, ma che sono senz'altro necessari.

Prima di tutto, un passaggio fondamentale dovrebbe essere quello dell'atteggiamento delle autorità di controllo e di garanzia, che dovrebbero accantonare i tentativi di indirizzo del mercato, per concentrarsi su un controllo che sia il più chiaro e il meno invasivo possibile per le stesse piattaforme. Spiego meglio ciò che intendo sottolineando la necessità per le istituzioni italiane di

accantonare la volontà di indirizzo del mercato, che stride con il background economico e culturale di queste piattaforme, accogliendo invece un nuovo atteggiamento di controllo basato principalmente su due pilastri; il primo pilastro è quello legato alla sicurezza dei passeggeri, garantita dalle condizioni obbligatorie, ma non proibitive, che i potenziali driver saranno tenuti a rispettare, le quali potrebbero essere riprese da ciò che è stato deciso in altri paesi, come in Portogallo; il secondo pilastro è legato all'eliminazione delle lungaggini burocratiche che impediscono di riassumere in poche ma precise regole l'operato di queste piattaforme, dato che questo processo permetterebbe alle autorità di operare un controllo con tempistiche e modi chiaramente meno importanti. Facilitare la burocrazia è strettamente collegato alla necessità - che non appartiene soltanto a questo settore - di "snellire" la legislazione vigente in materia, limitandosi ad accogliere le indicazioni che ci arrivano dall'estero e dalle istituzioni comunitarie, impegnate a cercare di creare un contesto economico omogeneo in tutti i paesi dell'Unione Europea.

Quanto detto qui è relativo ai servizi di trasporto che non possono essere inquadrati all'interno di quelli pubblici, e che pertanto richiederebbero la creazione di una nuova categoria ad hoc. Anche per quanto riguarda le misure nei confronti delle piattaforme di affitto degli immobili, l'atteggiamento delle autorità debba essere volto al controllo, anche se in maniera più rigida; ho avuto modo di parlare dei danni che la gentrificazione può e ha già portato in centri storici di dimensioni piccole, e per questo ritengo che il primo passaggio sia il concludere il "censimento" degli immobili utilizzati per questo tipo di servizi, sancendone un determinato status giuridico e stabilendo che tipo di imposte debbano pagare, anche raggiungendo accordi ben precisi con le aziende centrali. Riguardo la gentrificazione, dovrebbe essere una possibilità delle autorità nazionali quella di sancire un numero massimo di abitazioni affittabili con queste modalità in un determinato lasso di tempo, evitando così l'esodo dei cittadini dai centri delle città e proteggendo coloro che non hanno le possibilità economiche per convivere con un innalzamento degli affitti non naturale e, senz'altro, non equo.

Conclusione

Nello scrivere questo lavoro ho avuto modo di analizzare, attraverso due casi studio molto importanti ed interessanti, l'impatto che la digitalizzazione del mercato dei servizi ha avuto all'interno del sistema economico italiano, ma non solo. Infatti, anche attraverso la riproposizione di alcuni casi che vengono dall'estero, ho avuto modo di sottolineare l'incredibile rilevanza che le piattaforme di tale settore hanno sia per quanto riguarda i lavoratori impiegati nel comparto che per quanto riguarda l'indotto prodotto, indicatori che fanno di questo settore un *asset* importantissimo su cui fino ad ora non si sono trovate manovre risolutive per regolare in modo chiaro chi vi opera.

Tuttavia è necessario sottolineare come il *background* culturale da cui provengono queste piattaforme poco coincide con quella che è la mentalità economica italiana, ma non solo, molto familiare con il concetto di indirizzo più che con quello di, seppur blando, controllo; per questo motivo sono sorte delle tensioni che hanno portato a proteste con conseguenze differenti a seconda dei casi, dato che Uber ha subito pesanti limitazioni in quello che è uno dei più importanti servizi offerti dalla piattaforma che è UberX, una volta chiamato UberPop. Nel caso di Uber ho avuto modo di trarre spunti interessanti da ciò che di buono è stato fatto in altri paesi in Unione Europea, che potrebbero farci riflettere sulla possibilità di creare una categoria *ad hoc* per chi opera tramite la piattaforma, operando una semplificazione a livello burocratico che permetta ai cittadini italiani di godere di servizi pari a quelli di altri cittadini comunitari.

Per quanto riguarda Airbnb le iniziali tensioni si sono parzialmente risolte tramite degli accordi di natura fiscale che la nota azienda californiana ha raggiunto con alcune autorità locali, che potrebbero fungere da esempi per dei patti a livello nazionale che possano chiarire regole ben precise per chi opera all'interno del settore. Oltre alle problematiche di natura fiscale ho avuto modo di accennare la questione riguardante il fenomeno della gentrificazione dei centri di diverse città in Italia e nel mondo, che ha spinto gli abitanti storici dei centri a cercare nuove abitazioni all'infuori delle loro zone di origine a causa dell'incremento nei prezzi degli affitti; ho sottolineato come le ragioni di questo fenomeno non si possano far risalire alla sola Airbnb, ma l'enorme numero di annunci presenti in diverse città storiche italiane dovrebbe farci riflettere sulla possibilità di operare un controllo sul numero degli annunci per risolvere questo problema. Nel corso della stesura della tesi ho presentato le istanze della categoria dei rider, ovvero i fattorini che operano tramite le più popolari piattaforme di spedizioni di cibo a domicilio; in questo caso le richieste della categoria hanno incontrato diverse resistenze da parte della categoria datoriale, ma abbiamo modo di credere che presto si arriverà ad una legislazione precisa e chiara per tutti i lavoratori; credo ciò grazie alla Direttiva dell'Unione Europea sui lavoratori

della Gig Economy, che ha sancito in modo definitivo una serie di misure volte a migliorare i diritti di questa categoria, e che dovrà essere recepita dagli stati membri. Oltre a ciò, un esempio virtuoso di concertazione tra le parti ci è arrivato da Firenze, dove i lavoratori della piattaforma Laconsegna hanno regolato i rapporti con il datore di lavoro con il CCNL merci, logistica e spedizioni, ottenendo le tutele richieste.

In tutti i casi che ho avuto modo di esporre la mancanza di regole ben precise ha prodotto una serie di conseguenze negative, come un aumento dell'iniquità sociale o tensioni che hanno senz'altro danneggiato il comparto, almeno in parte. Per questi motivi le autorità di politica economica sono tenute, nel più breve tempo possibile, a mettere in atto una serie di manovre risolutive che permettano di non danneggiare il comparto, tenendo conto del benessere di consumatori e lavoratori.

A questo proposito ritengo sia necessario un cambio di passo a livello di mentalità - se mi si passa il termine - favorendo una semplificazione legislativa che permetta un più rapido controllo su eventuali violazioni delle norme, sostituendo così la volontà di indirizzo una volta per tutte, permettendo alle piattaforme di operare e di investire in modo sano nel nostro paese, con tutto ciò che potrebbe comportare.

Bibliografia e Sitografia

Advocate General's Opinion in Case C-390/18, curia.europa.eu, pubblicato 30 aprile 2019, <https://curia.europa.eu/jcms/upload/docs/application/pdf/2019-04/cp190051en.pdf>

Affitti brevi, bocciato il ricorso di Airbnb contro la cedolare secca, repubblica.it, pubblicato 18 febbraio 2019, https://www.repubblica.it/economia/2019/02/18/news/cedolare_secca_federalberghi_il_tar_del_lazio_ha_bocciato_il_ricorso_di_airbnb_-219460557/

Affitti brevi, le regole per versare le imposte (e le sanzioni per chi non lo fa), ilsole24ore.com, pubblicato 12 ottobre 2017, <https://www.ilsole24ore.com/art/affitti-brevi-le-regole-versare-imposte-e-sanzioni-chi-non-fa-AEpqy7lC>

Affitti brevi: cosa cambia con il Decreto Crescita, money.it, pubblicato 9 luglio 2019, <https://www.money.it/Affitti-brevi-cosa-cambia-decreto-crescita>

Affitti brevi: il Tar boccia il ricorso di Airbnb, dovrà riscuotere la cedolare, confesercenti.it, pubblicato 19 febbraio 2019, <https://www.confesercenti.it/blog/affitti-brevi-il-tar-boccia-il-ricorso-di-airbnb-dovra-riscuotere-la-cedolare/>

Affitti turistici, accordo Airbnb - Regione Toscana per la riscossione, ilsole24ore.com, pubblicato 24 giugno 2018, <https://www.ilsole24ore.com/art/affitti-turistici-accordo-airbnb--regione-toscana-la-riscossione-AE4EiI0E>

Airbnb, bmttoolbox.net, ultimo accesso 2 settembre 2019, <https://bmttoolbox.net/stories/airbnb/>

Airbnb ed evasione fiscale: nuovi controlli del fisco sugli affitti brevi, money.it, pubblicato 8 agosto 2019, <https://www.money.it/airbnb-controlli-fisco-affitti-brevi-evasione-fiscale>

Airbnb, gli affari milionari passano per l'Irlanda. In Italia solo 46mila euro di tasse, il sole24ore.it, pubblicato settembre 2016, <https://st.ilsole24ore.com/art/mondo/2016-08-31/airbnb-affari-milionari-passano-l-irlanda-italia-solo-46mila-euro-tasse-103722.shtml?uuid=AD3hefCB>

Airbnb, la tassa di soggiorno si pagherà direttamente sul portale, bolognatoday.it, pubblicato 26 ottobre 2017, <http://www.bolognatoday.it/cronaca/tassa-soggiorno-airbnb-portale-comune.html>

Alibaba, Singles' Day da record: in un'ora shopping per 10 miliardi, wired.it, pubblicato 12 novembre 2018, <https://www.wired.it/economia/business/2018/11/12/alibaba-singles-day-record-vendite-30-miliardi/>

AssoDelivery, cosa farà l'associazione fondata da Deliveroo, Glovo, Just Eat, Uber Eats e Social Food, startmag.it, pubblicato 24 luglio 2018, <https://www.startmag.it/innovazione/assodelivery-ecco-lassociazione-fondata-da-deliveroo-glovo-just-eat-uber-eats-e-social-food/>

Bashir, Makhmoor & Verma, Rajesh. (2016). *Airbnb disruptive business model innovation: Assessing the impact on hotel industry*. 14. 2595-2604

Belardinelli, Paolo e Portonera, Giuseppe. *Uber, taxi e trasporto pubblico non di linea: proposte dall'estero*. IBL Focus n.274, 2017

Belleflamme, Paul e Peitz, Martin, *Platforms and Network effects*. Mannheim: University of Mannheim Department of Economics Working Paper Series, 2016

Benjamin Edelman, Michael Luca e Dan Svirsky, *Racial Discrimination in the Sharing Economy: Evidence from a Field Experiment*. American Economic Journal: Applied Economics 2017, 9(2): 1–22

Black, uber.com, ultimo accesso 3 settembre 2019, <https://www.uber.com/it/ride/uberblack/>

Bloccato il servizio UberPop in tutta Italia. Vittoria per i tassisti. Codacons: danno enorme per gli utenti, ilsole24ore.com, pubblicato 26 maggio 2015, <https://st.ilsole24ore.com/art/notizie/2015-05-26/il-tribunale-milano-blocca-servizio-uber-pop-tutta-italia-113200.shtml?uuid=AB7zvhmD>

Bonazzi, Riccardo e Poli, Michael. *Beyond Uber, Business model considerations for alternatives to traditional taxis*, 2014

Booking Bologna, è giallo sulle norme della tassa di soggiorno, ilrestodelcarlino.it, pubblicato 2 aprile 2019, <https://www.ilrestodelcarlino.it/bologna/cronaca/booking-1.4521411>

Business Model Innovation: il caso Uber, minutoinnovativo.it, pubblicato 12 marzo 2018, <https://www.minutoinnovativo.it/business-model-innovation-il-caso-uber/>

Caro affitti, la rivolta degli studenti universitari. "Ecco la nostra controguida per sopravvivere", repubblica.it, pubblicato 22 agosto 2018, https://www.repubblica.it/scuola/2018/08/22/news/caro_affitti_studenti_universitari-204650317/

Che differenza c'è tra sharing economy e gig economy, wired.it, pubblicato 18 ottobre 2016, <https://www.wired.it/economia/lavoro/2016/10/18/sharing-gig-economy-italia/>

Chi è Uber, uber.com, ultima modifica dicembre 2018, <https://www.uber.com/it/newsroom/chi-è-uber/>

Contrattualismo, treccani.it, ultimo accesso 25 agosto 2019, <http://www.treccani.it/enciclopedia/contrattualismo/>

Cos'è la sharing economy e perché sta cambiando il futuro dell'economia in Europa, tpi.it, ultima modifica 11 settembre 2019, <https://www.tpi.it/2016/08/30/sharing-economy-car-sharing-italia-europa/>

Così Airbnb sta uccidendo la vera Napoli, espresso.repubblica.it, pubblicato 14 gennaio 2019, <http://espresso.repubblica.it/attualita/2019/01/14/news/airbnb-napoli-1.330438>

Dalle piattaforme digitali alle reti. L'economia del futuro è già qui, valori.it, pubblicato 11 febbraio 2018, <https://valori.it/dalle-piattaforme-digitali-alle-reti-leconomia-del-futuro-e-gia-qui/>

Deliveroo: impatto complessivo di 86 milioni di euro sull'economia italiana, corrierecomunicazioni.it, ultimo accesso 15 settembre 2019, <https://quifinanza.it/finanza/deliveroo-impatto-complessivo-di-86-milioni-di-euro-sulleconomia-italiana/269572/>

Dieci città contro Airbnb: "Sta togliendo le case ai nostri cittadini", europa.today.it, pubblicato 21 giugno 2019, <https://europa.today.it/attualita/citta-contro-airbnb.html>

Dietro il boom degli affitti brevi, quanto rende il modello Airbnb, ilsole24ore.it, pubblicato 20 febbraio 2018, <https://www.ilsole24ore.com/art/dietro-boom-affitti-brevi-quanto-rende-modello-airbnb-AEcU8g0D>

Direttiva 91/533/CEE del Consiglio, del 14 ottobre 1991, relativa all'obbligo del datore di lavoro di informare il lavoratore delle condizioni applicabili al contratto o al rapporto di lavoro, eur-lex.europa.eu, ultimo accesso 22 settembre 2019, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/TXT/HTML/?uri=CELEX:31991L0533&from=EN>

Disuguaglianze e...cambiamento tecnologico, Menabò n. 100 pubblicato in data 20 marzo 2019

Effetto Airbnb: come l'ospitalità smart sta cambiando turismo e città, insidemarketing.it, pubblicato 7 febbraio 2019, <https://www.insidemarketing.it/effetto-airbnb-cambia-le-citta/>

Faioli, Michele e Ciucciovino, Silvia. *Il lavoro nella Gig Economy*. Quaderno del CNEL n.3, 2018

Flop taxa Airbnb, il ministro Centinaio promette: «Basta praterie, si cambia», ilsole24ore.com, pubblicato 13 luglio 2018, <https://www.ilsole24ore.com/art/flop-tassa-airbnb-ministro-centinaio-promette-basta-praterie-si-cambia-AEjP46KF>

Food bank, dictionary.cambridge.org, ultimo accesso 21 settembre 2018, <https://dictionary.cambridge.org/it/dizionario/inglese/food-bank>

Foodora, Glovo e le altre. Il lavoro cambia ma i diritti non si calpestano, econopoly.ilsole24ore.com, pubblicato 22 dicembre 2017, <https://www.econopoly.ilsole24ore.com/2017/12/22/food-delivery-foodora-glovo-diritti-driver/>

Freni ad Airbnb, i casi scuola in Europa, incronaca.unibo.it, pubblicato 20 settembre 2018, <https://incronaca.unibo.it/archivio/2018/09/20/lotta-ad-airbnb-i-casi-scuola-in-europa>

Gal, Michal S., *The Social Contract at the basis of Competition Law*. Cambridge: Cambridge University Press, 2017.

Gentrificazione, treccani.it, pubblicato 2014, http://www.treccani.it/vocabolario/gentrificazione_%28Neologismi%29/

Gig Economy, aumenta. Il numero dei riders, al palo le norme sui contratti, corrierecomunicazioni.it, ultimo accesso 28 agosto 2019, <https://www.corrierecomunicazioni.it/digital-economy/gig-economy-aumenta-il-numero-dei-riders-al-palo-le-norme-sui-contratti/>

Glovo si mangia Foodora: 2mila rider verso il licenziamento, today.it, pubblicato 9 novembre 2018, <http://www.today.it/economia/glovo-compra-foodora-licenziamenti.html>

Guellec, Dominique e Paunov, Caroline, *Digital Innovation and the distribution of income*. Cambridge (MA): NBER Working Paper Series, 2017

Il pilastro europeo dei diritti sociali, ec.europa.eu, ultimo accesso 22 settembre 2019, https://ec.europa.eu/commission/priorities/deeper-and-fairer-economic-and-monetary-union/european-pillar-social-rights_it

Kaldor-Hicks efficiency, oxfordreference.com, ultimo accesso 25 agosto 2019,
<http://www.oxfordreference.com>

L'imposta di soggiorno, aggiornamento all'11 maggio 2018
a cura dell'Osservatorio Nazionale sulla Tassa di Soggiorno di JFC

La grande disuguaglianza, oxfamitalia.it, pubblicato 22 gennaio 2018,
<https://www.oxfamitalia.org/la-grande-disuguaglianza/>

La storia di Airbnb, airbnb.com, ultimo accesso 2 settembre 2019, <https://press.airbnb.com/it/fast-facts>

Libertà di stabilimento e libera prestazione dei servizi, europarl.europa.eu,
<http://www.europarl.europa.eu/factsheets/it/sheet/40/liberta-di-stabilimento-e-libera-prestazione-dei-servizi>

Lotta all'evasione, Airbnb nel mirino del Fisco, quifinanza.it, pubblicato 10 agosto 2019,
<https://quifinanza.it/fisco-tasse/lotta-evasione-airbnb-mirino-fisco/299210/>

Luise, Vincenzo e Chiappini, Letizia. *Sharing Economy e nuove forme di precarietà: problematiche, resistenze e possibili soluzioni*. 2017

MEPs approve boost to workers' rights in the gig economy, europarl.europa.eu, pubblicato 16 aprile 2019, <http://www.europarl.europa.eu/news/en/press-room/20190410IPR37562/meps-approve-boost-to-workers-rights-in-the-gig-economy>

Nuova direttiva UE sulla GIG Economy: maggiori tutele per i lavoratori, lavoro.it, pubblicato 18 aprile 2019, <http://www.lavoro.it/rapporti-di-lavoro/tipologie-contrattuali/nuova-direttiva-ue-sulla-gig-economy-maggiori-tutele-per-i-lavoratori/>

Perché lo sbarco di Uber in Borsa non è stato un successo, wired.it, pubblicato 13 maggio 2019,
<https://www.wired.it/economia/finanza/2019/05/13/uber-quotazione-perdite/>

Reti, economia delle, treccani.it, 2007, http://www.treccani.it/enciclopedia/economia-delle-reti_%28Enciclopedia-Italiana%29/

Rider: nel Lazio la prima legge a tutela dei lavoratori digitali, regione.lazio.it, pubblicato 20 marzo 2019, http://www.regione.lazio.it/rl_main/?vw=newsdettaglio&id=4828

Riders, a Firenze il primo contratto nazionale, corrierecomunicazioni.it, pubblicato 10 maggio 2019, <https://www.corrierecomunicazioni.it/lavoro-carriere/riders-arriva-il-primo-contratto-nazionale-firenza-apripista/>

Riders come dipendenti: Di Maio ci riprova, ilsole24ore.com, pubblicato 29 aprile 2019,
<https://www.ilsole24ore.com/art/riders-come-dipendenti-maio-ci-riprova-ABNBmdsB>

Riders, di corsa ogni giorno dell'anno per una manciata di euro, glistatigenerali.com, pubblicato 29 novembre 2018, https://www.glistatigenerali.com/milano_precari/rider-di-corsa-ogni-giorno-dell'anno-per-una-manciata-di-euro/

Riders, promesse mancate e silenzio: la protesta a due ruote, today.it, pubblicato 2 maggio 2019, <http://www.today.it/economia/rider-promesse-mancate.html>

Rogers, Brishen (2015) "*The Social Costs of Uber*," University of Chicago Law Review Online: Vol. 82: Iss. 1, Article 6.

Senza tutele e pagati pochi euro a consegna: chi sono i riders in Italia, osservatoriodiritti.it, pubblicato 9 gennaio 2019, <https://www.osservatoriodiritti.it/2019/01/09/riders-lavoro-chi-sono-come-lavorano/>

Sharing Economy, treccani.it, pubblicato 2018, http://www.treccani.it/enciclopedia/share-economy_%28Dizionario-di-Economia-e-Finanza%29/

Stop ai «furbetti» degli affitti brevi: Airbnb dovrà riscuotere la cedolare, ilsole24ore.com, pubblicato 18 febbraio 2019, <https://www.ilsole24ore.com/art/stop-furbetti-affitti-brevi-airbnb-dovra-riscuotere-cedolare--ABYr9bVB>

Tar boccia il ricorso di Airbnb: "Ci rivolgeremo al Consiglio di Stato" | Centinaio: "Ora stop all'illegalità", tgcom24.mediaset.it, pubblicato 18 febbraio 2019, https://www.tgcom24.mediaset.it/economia/tar-boccia-il-ricorso-di-airbnb-ci-rivolgeremo-al-consiglio-di-stato-centinaio-ora-stop-all-illegalita-_3192515-201902a.shtml

Tassa di soggiorno 2019: cos'è, come funziona, importo e dove si paga? theitaliantimes.it, pubblicato 2 settembre 2019, https://www.theitaliantimes.it/economia/tassa-soggiorno-calcolo-costi_230719/

Tassa di soggiorno, accordo tra Anci Toscana e Airbnb, ancitoscana.it, pubblicato 24 maggio 2018, <https://ancitoscana.it/component/k2/1719-tassa-di-soggiorno-intesa-tra-ancitoscana-e-airbnb-per-la-riscossione.html>

Tassa di soggiorno: cos'è e quando non si paga, quifinanza.it, ultimo accesso 15 settembre 2019, <https://quifinanza.it/info-utili/tassa-di-soggiorno-quanto-si-paga/206219/>

Turismo, il portale non versa la tassa: il Comune la chiederà ai gestori, bolognatoday.it, pubblicato 18 marzo 2019, <http://www.bolognatoday.it/cronaca/dormire-bologna-tassa-booking.html>

Uber, più di cento autisti accusati di aggressione sessuale, repubblica.it, pubblicato 22 gennaio 2019, https://www.repubblica.it/motori/sezioni/attualita/2019/01/22/news/uber_piu_di_cento_autisti_accusati_di_aggressione_sessuale-217214070/?refresh_ce

Uber e l'Italia, storia d'amore (turbolenta) lunga cinque anni, ilsole24ore.com, pubblicato 14 febbraio 2018, <https://www.ilsole24ore.com/art/uber-e-l-italia-storia-d-amore-turbolenta-lunga-cinque-anni-AEJV2nwD>

Uber in crisi di identità: ora accetta anche pagamenti in contanti, startupitalia.eu, ultima modifica 15 febbraio 2016, <https://smartmoney.startupitalia.eu/news/51859-20160215-uber-contanti>

Uber Taxi sta funzionando in Italia? wired.it, pubblicato 8 aprile 2019, <https://www.wired.it/economia/business/2019/04/08/uber-taxi-italia/>

Uber vs. Taxi: l'ordinanza del Tribunale di Torino, [altalex.com](https://www.altalex.com/documents/news/2017/03/31/uber-taxi-ordinanza-tribunale-torino), pubblicato 10 aprile 2017, <https://www.altalex.com/documents/news/2017/03/31/uber-taxi-ordinanza-tribunale-torino>

UberPop, alt definitivo dei giudici: "Concorrenza sleale", [ilgiorno.it](https://www.ilgiorno.it/milano/cronaca/uber-pop-tassisti-1.2985298), ultimo aggiornamento 23 marzo 2017, <https://www.ilgiorno.it/milano/cronaca/uber-pop-tassisti-1.2985298>

Abstract

My main goal in writing this work was to understand how consumers' habits changed because of the digitalization of the services market and to analyse how this revolution totally changed the way we do everyday actions that were closely linked to analog reality. I also wanted to understand how this revolution has influenced different social groups and how institutions have dealt with the critical issues that have emerged during the analysis of these new business models.

To do this I decided to start by analyzing technical concepts that would allow us to understand the technical background that has favored this revolution of habits and that caused its success. The first concept that I decided to analyze is Digital Non Rivalry, closely linked to the completely new nature of the products that are launched on the digital market, which, due to the fact that they are disconnected from physical reality, are much easier to distribute and can be used by a potentially huge number of consumers; the second concept that I have decided to deepen is Network Effect, term with which we describe a whole series of externalities that are related to the business model of the platforms

Going forward in writing the work I tried to clarify the concept of Sharing economy and Gig Economy, trying to emphasize how the second can be considered a degeneration of the first. In addition I have provided numerical data that would allow us to understand the objective importance that this new sector has within the Italian economic system, in order to understand how crucial it has become to accompany its development.

Once I have clarified these basic concepts, I will proceed with an analysis of the business models of two of the world's most important online companies, Uber and Airbnb. I will proceed with a chronological analysis of the life of these two platforms, in order to understand the truly innovative characteristics that these realities have brought and that have led them to prevail worldwide in the world of transport and rental of real estate.

In the first chapter, therefore, I will just clarify the fundamental technical concepts and show the innovative features of these two platforms that will be the subject of the analysis of the second chapter, in which I will go into more detail by emphasizing some critical issues. First of all, I will proceed with the analysis of the milestones of Uber's arrival in Italy and try to understand its impact within the Italian economic system, underlining the legal steps that have severely limited its operativity in our country. The main reasons why the service has been limited are related to the tensions that have arisen between the American platform and taxi drivers, that have complained about the lack of platform concessions that allowed Uber to create a parallel taxi service with non-competitive prices. These tensions have led judges of different courts to

recognize a practice of unfair competition by the platform, blocking the UberPop service on the Italian territory.

After analyzing the Uber phenomenon I will proceed with the analysis of Airbnb, a well-known platform for short-term rental of real estate. Here, after having proceeded with an analysis of the milestones of Airbnb in Italy, I will shift my attention to two issues affecting the operation of the platform. The first issue has been brought to the attention by the category of hoteliers and is linked to the non-payment of the taxes related to the rent of the real estate. In analysing this type of issue, I will also briefly discuss Booking, a platform with similar purposes to Airbnb, to underline its unwillingness to reach an agreement with the local authorities, which Airbnb has managed to achieve with regard to the payment of residence taxes. The second issue is related to the concept of gentrification, which is a phenomenon that has affected many cities in Italy and that has strongly influenced the real estate market.

Finally, after talking about these two important platforms, I will analyze the problems that affect what we might call "working class" of the Gig Economy, embodied by the Category of Riders. Here my attention will shift to the claims of the category, which mainly concern the lack of insurance protection and the unclear methods of payment, reasons that have led riders to organize several strikes and demonstrations in order to attract the attention of the authorities.

In essence, my work will focus on tracing the critical issues that have emerged in the moment that these new services have been launched on the market and have gained popularity, understanding how economic policy authorities can move to solve these problems, pacify sectors and lead to economic development.

Therefore, during the writing of this work I had the opportunity to analyze, through two very important and interesting case studies, the impact that the digitization of the services market has had within the Italian economic system, but not only. In fact, even through the proposition of some cases from abroad, I have been able to understand the incredible importance that platforms in this sector have both in terms of workers employed and in terms of wealth generated, indicators that make this sector a strategic asset that has not so far seen decisive maneuvers that allowed to regulate in a precise way the work of these platforms in our country. In any case, during the writing of the work I tried to underline that the cultural background from which these platforms come does not coincide with the economic mentality of the Italian authorities, more moved towards the concept of lead than towards the concept of control. Also for this reason many tensions have arisen and have led to protests that have had different consequences depending on the case, since Uber has suffered severe limitations regarding one of its most profitable services that is UberX, once called UberPop. In the case of Uber, I have had the opportunity to analyze

and talk about some measures that have been taken in other European Union countries and that allow us to understand how the Italian authorities could intervene to resolve this period of impasse, for example by creating a new category for those who operate through this kind of platform, and definitely establishing rules that must be followed by drivers in order to be able to operate.

With regard to Airbnb, the issue of non-payment of fees is one on which a solution still needs to be found, while with regard to the payment of the residence tax there have been positive examples at local level that could inspire national authorities as to how these agreements have been reached.

In addition to the fiscal issues, I had the opportunity to mention the issue of the phenomenon of gentrification of the centers of different cities in Italy and around the world, which has strongly influenced the home rent market; I had the opportunity to clear that the causes of this phenomenon can not be related only to Airbnb, but the huge number of listings present in different historic Italian cities should make us reflect on the possibility to limit the number of advertisements on platforms in order to try to resolve the issue.

As I have already said, during the writing of the course I had the opportunity to present the instances of the category of riders, who are the working class of many of the most popular delivery platforms of home food shipments; in this case the workers' demands met with much resistance from employers, but we have many reasons to think that there will soon be a definitive legislative intervention that will give precise rules for the sector; I believe this thanks to the European Union's Directive on Gig Economy Workers, which has definitively established a series of measures aimed at improving the rights for the workers of this category, and which will have to be adopted by the Member States. In addition, a virtuous example of consultation between workers and employers came from Florence, where the workers of a platform called Laconsegna regulated relations with the employer with the logistic national contract, obtaining the required protections.

In all the cases I have had the opportunity to expose that the lack of precise rules has produced a number of negative consequences, such as an increase in social inequity and tensions that have undoubtedly damaged the sector, at least in part. For these reasons, economic policy authorities are required to take precise measures as soon as possible to protect the welfare of workers and consumers and to promote economic progress.