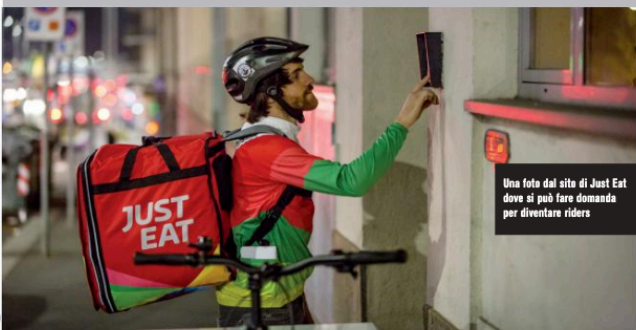


LA RICERCA

“Gig economy”: una ricerca tra locale e globale

A Ravenna si vedono i primi rider per le piattaforme online, ancora sconosciuti ai sindacati tradizionali: «Complicato arrivare a queste persone»



Una foto dal sito di Just Eat dove si può fare domanda per diventare riders

La gig economy sta entrando nelle nostre vite in punta di piedi, quasi inosservata. Come tutti i fenomeni protoformi, è difficile da catturare. Cambia connotati radicalmente, a seconda del suo campo d'applicazione. Una volta è un fattorino Deliveroo che ti porta un hamburger a casa in bicicletta. Un'altra, è una babysitter contattata attraverso un'applicazione. O ancora, un tuttora Task-Rabbit che ti aggiusta il lavandino, o un copywriter freelance ingaggiato da un'azienda privata su Fiverr.

Vediamo tutti questi fenomeni, che in Italia stanno muovendo i primi passi, ma non li colleghiamo a una radice comune. Non ci accorgiamo che si tratta di una trasformazione enorme, che sta avvenendo qui ed ora, destinata a cambiare radicalmente il mercato del lavoro nei prossimi anni.

Internet è la base di questa trasformazione, guidata dai software delle "piattaforme": aziende spesso formate da poche decine di persone che non producono niente ma che riescono, grazie alla loro enorme potenza di calcolo, a incrociare domanda e offerta, a livello planetario.

Tutto qui: un'applicazione sul telefono che ci fa trovare esattamente quello che stiamo cercando. Paghiamo meno per un servizio a domicilio, la piattaforma incassa una percentuale ridicola e il fornitore del servizio ci guadagna qualcosa. Che problema c'è?

Free (?) Rider

Sono loro i più visibili, i rider che sfrecciano sulle biciclette o i motorini: pettorine e cassoni colorati, ci consegnano piatti caldi direttamente a casa. Basta fare un giro nelle grandi città per realizzare che si tratta di una marea montante. A Parigi, nel Marais, sembrano i corridori di una tappa del Tour. Proprio dal comparto del food delivery è stato lanciato l'allarme. Le accuse: gli stipendi sono da fame: le piattaforme impongono il cottimo per massimizzare il profitto: non ci sono adeguate tutele lavorative: la sicurezza sul lavoro è minima.

L'inglese Deliveroo, arrivata a Ravenna alla fine di febbraio, paga i suoi rider 4 euro a consegna; il massimale dell'assicurazione privata che offre ai suoi lavoratori è 50mila euro. Il tutto, a fronte di un fatturato che nel 2017 ha raggiunto i 277 milioni di sterline. La catalana Glovo paga 2 euro netti i fattorini: il massimale dell'assicurazione è 20mila euro. Fatturato sconosciuto.

Il discorso è ancor più radicale per Just Eat (che nel 2018 ha registrato un fatturato di 779 milioni di sterline, anch'essa attiva anche a Ravenna) e Uber Eats, ce-

stola del più celebre servizio di taxi privati Uber (che valeva, nel 2018, 11 miliardi di dollari): queste piattaforme non assumono direttamente i loro fattorini, ma si appoggiano a società interinali o ai singoli ristoranti.

Le piattaforme rispondono alle accuse dicendo che hanno creato nuovi posti di lavoro, regolamentando professioni che prima erano in nero; e che i rider sono contenti della flessibilità offerta, perché sono loro stessi a decidere se e quando lavorare. Ma è davvero così?

Strani "imprenditori"

Nella retorica aziendale della piattaforma, il fattorino diventa l'imprenditore di se stesso. I contratti, quasi tutti di lavoro autonomo occasionale, lo dimostrano. Ma si tratta di imprenditori strani che, se fanno i rider come unico lavoro, guadagnano mediamente 570 euro al mese, pedalando circa 40 ore alla settimana. Senza ferie, senza malattia, senza alcun rapporto diretto con la piattaforma. Lavoratori autonomi che guadagnano quanto gli immigrati impiegati nella filiera dei pomodori in Calabria. Autonomi che lavorano con un'uniforme, facendo pubblicità al marchio; autonomi che, se rifiutano una consegna, rischiano di scendere velocemente nel ranking interno d'affidabilità stilato da un algoritmo inaccessibile. Così, uno strumento che sembrerebbe incentivare la meritocrazia, finisce per diventare una molla allo sfruttamento e alla spietata competizione tra i lavoratori.

I numeri dell'Inps

Ma di quante persone stiamo parlando? In Italia la stima più accurata del fenomeno rimane l'indagine realizzata dalla Fondazione Debenedetti in collaborazione con l'Inps nel luglio 2018. I sondaggi indicano un intervallo possibile che va dai 590mila ai 750mila impiegati gig. Di questi, 175mila lo svolgono come unico lavoro. Pochi, si potrebbe ribattere. Ancora per poco. Un dato interessante emerso dall'indagine mostra che l'81% degli intervistati si è avvicinato ad un lavoro gig tra la fine del 2017 e l'inizio 2018. Se questo tasso di crescita dovesse continuare (e nulla sembra smentirlo), tra pochi anni i numeri potrebbero essere molto più alti.

Ma chi sono questi lavoratori? Sono persone istruite (il 30% di loro ha avuto un'istruzione terziaria e superiore, contro il 20% in media della popolazione italiana) che provengono da famiglie «con evidenti maggiori difficoltà economiche». Solo studenti che arrotondano, dun-

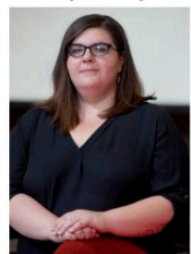
LA COMMITTENZA

«AUSPICO CHE DA QUESTO LAVORO INIZI UN DIBATTITO PUBBLICO»

L'assessora Morigi: «Dietro un aspetto "smart" spesso si nasconde una bolla senza diritti»

Iacopo Gardelli, che firma queste pagine e le interviste di pagina 12, è, oltreché nostro collaboratore per le pagine culturali, anche un autore teatrale che firma uno spettacolo proprio dedicato al tema della gig economy (vedi pagina 13). Per questo gli abbiamo chiesto, per questo numero del settimanale, di riassumere e contestualizzare anche nel nostro territorio un fenomeno mondiale che sta penetrando anche in provincia e che è difficile da fotografare, quantificare, comprendere nelle implicazioni. Gardelli, insieme a Lorenzo Carpinelli, ha studiato per mesi il fenomeno grazie a un fondo regionale per la legalità che da Ravenna è passato attraverso l'assessorato alle politiche giovanili di Valentina Morigi, che abbiamo contattato per chiedere ragioni di questo "investimento", pari a 5mila euro per la ricerca cui si sommano altri 5mila per i laboratori che hanno portato allo spettacolo teatrale. «Come assessorato alle Politiche giovanili ci muoviamo in diverse reti con altri enti locali per occuparci di creatività, ma anche di vulnerabilità giovanile che possono riguardare l'occupabilità, la mobilità verso l'estero, nuove forme di lavoro. Ci è capitato di ragionare su questo tema con il collega di Bologna, che stava lavorando alla Carta sui rider (vedi box pagina 12). Mi è sembrato un punto di partenza ambizioso e interessante su un fenomeno che dietro una facciata "smart" e "cool" nasconde bolle in cui i diritti sono sospesi e che quindi intreccia il tema della legalità, per cui erano destinati i fondi regionali, perché per noi la diffusione di una cultura della legalità passa dalla diffusione di diritti. E l'abbiamo fatto anche attraverso il linguaggio teatrale, perché questo era emerso dal primo step del progetto, la ricerca, ci sembrava molto interessante, di grande valore e quindi da condividere con più linguaggi». Ma quindi, anche a Ravenna si potrebbe ragionare su una Carta che stabilisca norme per i rider, per esempio, sul modello di quella di Bologna? «Io auspico che questo sia un

punto di partenza per cominciare a ragionare di questi temi che riguardano e riguarderanno in futuro tutte le città universitarie e di medie dimensioni come la nostra. Immagino un confronto con i sindacati e le associazioni datoriali. In questo comune si è arrivato a stilare un protocollo sugli appalti pubblici dopo un percorso condiviso. Sulla gig economy so che siamo indietro, ma questo potrebbe essere un primo passo per aprire un dibattito pubblico» (fr. an.)



que? Tutt'altro: l'incidenza d'età più elevata è quella dei lavoratori poveri fra i 30 e i 40 anni. *Tout se tient*: la gig economy ha proliferato sotto l'ombra lunga della crisi del 2008.

La punta dell'iceberg

Ma il dato più interessante dell'indagine Debenedetti riguarda il tipo dei lavori svolti. È emerso che solo il 12% del totale lavora in bicicletta o in motorino; il 7% in auto o in furgone. E gli altri? Il 70% dichiara che l'unica cosa che mette in "condizione" è la propria forza lavoro. Insomma, i rider sono soltanto la punta dell'iceberg della gig economy. Sotto il livello del mare si estende un immenso esercito di lavoratori, impiegati nelle mansioni più diverse, che si rivolgono alle piattaforme per arrotondare un salario sempre più magro. Una sacca di nuovi poveri disposti a rinunciare a tutele, diritti e tempo libero per mantenere una qualità di vita dignitosa.

Farsi vedere

Marco Marrone, ricercatore e sociologo, è tra i fondatori di Riders Union Bologna, primo esperimento di sindacalismo informale dal basso finalizzato a rendere visi-

Foodracers, startup tutta italiana

Il primo servizio di "Food delivery" tramite un'app è arrivato a Ravenna nel maggio del 2017 con Foodracers, una start up completamente italiana cresciuta nel nord est e che si sta estendendo. Nel 2018 è infatti arrivata anche a Faenza.



bili i fattorini del capoluogo. Da questa esperienza è nata la Carta di Bologna, esperimento di collaborazione fra amministrazione e sindacati unico in Europa (vedi box a pagina 12).

«Il sindacato è arrivato tardi», spiega Marrone. «La Cgil non ha colto l'importanza di questa vicenda. Fin dall'inizio la prima cosa che ci chiedeva era di tessercari. Non si è capito il potenziale fortemente simbolico della vicenda dei rider, il fatto che attorno a loro si è identificato il mondo del nuovo precariato. Importanza colta invece da Luigi di Maio che, all'inizio del suo mandato nazionale, ha sfruttato questa occasione per presentare il Movimento 5 Stelle come principale protettore dei precari digitali italiani contro lo strapotere delle piattaforme. Sono andato in via Matteucci per avere una replica dalla Cgil e tastare il terreno. Che si stia muovendo qualcosa anche a Ravenna, col recente arrivo di Deliveroo e Just Eat?

La grande disaffezione: i sindacati a Ravenna

«Se è andata davvero così, chiedere il tesseramento è stato un errore. Io non sono capace di chiedere ai lavoratori che vengono da me di tessersi», ribatte Ada Assirelli, responsabile della sezione ravennate del Nidil, il sindacato dei lavoratori atipici. Ma, tesserare o no, la Cgil si è accorta dell'esistenza dei rider?

«All'interno della Cgil c'è una grande discussione su questo tema. Un rider, durante l'assemblea nazionale dello scorso gennaio, ha dichiarato di non aver bisogno del sindacato, che il suo lavoro gli andava benissimo così, autonomo e svincolato. Il problema è complesso perché comprende casistiche estremamente diverse fra lo-

ro», spiega Assirelli. «Io, a Ravenna, non ne ho ancora viste uno», continua. «Mi piacerebbe parlare con loro, ma non vengono. Io non posso andarci a cercare uno per uno, a mezzanotte, di fronte ai ristoranti. Evidentemente sono loro o non voler parlare con me».

Per quale motivo? «C'è diffidenza, c'è una grande disaffezione al sindacato, soprattutto tra i giovani. Spesso si rivolgono a noi troppo tardi, quando hanno già preso delle botte nei denti. Non conoscono i loro diritti, le loro tutele. Si è presa una brutta abitudine, in generale: ci si fa andare bene tutto. C'è molto fatalismo sui diritti del lavoro, c'è rassegnazione».

Un analfabetismo di ritorno, quello sui diritti del lavoro, molto inquietante, come documentato dall'indagine Debenedetti: solo il 33% dei rider ha consapevolezza della propria tipologia contrattuale. Ma cosa ha fatto il sindacato per sensibilizzare i giovani su questo tema? «Sicuramente anche il sindacato ha avuto le sue mancanze», continua Assirelli. «C'è stato poco dialogo fra le varie categorie. Ma noi le leggi non le abbiamo mai fatte. E contro il Jobs Act c'eravamo solo noi in piazza, la prima volta».

Chiedo a Yuri Guidi, responsabile provinciale della Filtr (Federazione Italiana Lavoratori Trasporti) Cgil, se il sindacato è a conoscenza di incidenti sul lavoro nel ravennate. La risposta, per fortuna, è negativa: «Il numero dei fattorini è ancora troppo esiguo», spiega. «Per questo è complicato arrivare a parlare con queste persone. Per far partire qualsiasi tipo di denuncia c'è bisogno dell'iniziativa di un lavoratore. E noi, qui, non ce li abbiamo».

Ma il quadro è destinato a mutare in fretta.

Iacopo Gardelli

Dal "Playbour" al "Crowd working" piccolo glossario della Gig Economy

Dietro al lessico confuso e apparentemente innocuo dell'economia digitale si nasconde in realtà precisi modi di produzione. Le definizioni non hanno confini netti, ma si collocano in un continuum di possibilità. All'origine del fenomeno, all'incirca verso la fine degli anni Zero, gli esperti cominciano a parlare di sharing economy, ovvero di "economia della condivisione". Ma come qualsiasi altro modo di produzione, anche questo può essere messo a valore seguendo una precisa idea capitalista: per esempio, mettendo a profitto l'accesso a quel determinato bene o servizio, o facendo incontrare, con l'aiuto del Web, la domanda e l'offerta. Nasce così il *platform capitalism*, il capitalismo delle piattaforme, che non possiedono alcun mezzo di produzione ma solo i brevetti dei software digitali. Le piattaforme non producono niente, non hanno alcun tipo di responsabilità giuridica: fanno emergere un'economia mettendo a rete gli utenti, facendo pagare una commissione sul singolo lavoro svolto. Se moltiplichiamo gli utenti della rete si moltiplicheranno i profitti. Così l'utopia della sharing economy si è tramutata nella distopia della gig economy. L'"economia dei lavoratori" (da gig, "concerto", "lavoretto"), quando una singola piattaforma multinazionale fa profitti milionari basandosi su un sistematico sfruttamento del lavoro autonomo degli individui ed eludendo molto spesso i controlli fiscali. Perché chi ha bisogno di arrotondare un salario sempre più risicato dalla flessibilità e dalla crisi è portato ad accettare anche condizioni contrattuali svantaggiose e a rinunciare a una parte delle tutele. Questa condizione di sfruttamento è spesso mascherata dalle stesse piattaforme attraverso l'uso di un preciso linguaggio. Non si parla mai di lavoro, ma si definisce il concetto di *playbour*, neologismo che tinge la mancanza di tutele adeguate, connotati il lavoro classicamente inteso (labour), col colore innocuo del gioco (play). Il fenomeno tuttavia non riguarda solo fattorini, porta-pizze e facchini, ma si è già esteso al lavoro intellettuale, attraverso il cosiddetto *crowd working*, il "lavoro nella folla". Un professionista mette a disposizione il suo capitale cognitivo sulla piattaforma, che attraverso un algoritmo abbina l'offerta alla domanda planetaria. La disintermediazione, qui completa. Non si lavora più all'interno di un chiaro quadro di riferimento normativo: da una parte c'è la grande agorà del Web, dall'altra una massa di individui atomizzati, disposta a ribassare il costo del proprio lavoro per accaparrarsi più commesse possibili.

12 - 13 - 14 APRILE
BOLOGNA

Unipol Arena

7TH EDITION

indicasativa

FIERA DELLA CANAPA

CANNA
The solution for growth and bloom

BARNEY'S FARM
Cannabis Seeds

MCK
Home Grow Shop
Bio-Gardening
www.mckgarden.it

IDROPONICA.IT

Soft Secrets

DROPPER

www.indicasativa.it

LA TESTIMONIANZA/1

«Mi piace questo lavoro, chiedo solo una paga oraria decente»

Rider a Bologna, una ravennate racconta la sua esperienza di studente-lavoratrice: «Non viene stabilito un metodo preciso, con colloquio»

di Iacopo Gardelli



Martina (nome di fantasia) ha 27 anni, è rider per Just Eat e Deliveroo, studentessa di Chimica, attivista di Rider Union Bologna. Frequenta la magistrale di chimica e viene da Ravenna (vedi pagina 10).

Come si inizia a lavorare?

«Si fa una richiesta online. Inserisci i tuoi dati, poi firmi un contratto digitale. Senza alcun tipo di colloquio. Una cosa sbagliata: in molti, me compresa, iniziamo a lavorare senza sapere assolutamente nulla del lavoro che faremo. Si sa solo la paga, per questo si viene attirati. L'unica cosa che ti segnalano è l'uso di casco, freni e luci».

L'uso di questi strumenti è a discrezione del rider?

«Sì. Quasi tutti i rider che conosco girano senza. Non viene stabilito un metodo di lavoro preciso, con colloquio. Tu consegni e basta. Ad esempio, anche il tipo di contratto che hanno creato a Deliveroo, Dynamic Fee: non sai esattamente quale sarà la paga precisa per la consegna».

In che senso?

«Il valore della consegna adesso dipende dai chilometri percorsi: ti viene comunicato il pagamento direttamente dall'algoritmo, senza un quadro chiaro di riferimento. Non solo: con Deliveroo non hai mai la conoscenza delle consegne esatte che potrai fare. Quando ti logghi potresti anche aspettare ore prima che ti arrivi un ordine. Per questo mi piacerebbe avere una paga oraria fissa».

Quando si lavora si è sempre da soli?

«Sì, i ragazzi sono completamente isolati. Le piattaforme puntano su quello: sul non creare gruppo, in modo che ognuno si senta da solo. Se hai dei problemi rimangono tuoi; l'unica cosa che puoi fare è mandare una mail a Deliveroo. Ma si tratta di un'azienda internazionale, non hai idea di come intracciare chi ti risponde».

Quanto riesce a guadagnare?

«All'inizio del lavoro, nelle 3 o 4 ore del turno serale, riuscivo a mettere assieme 30 euro. Adesso ci siamo accorti che lentamente sta diminuendo il costo delle consegne, e di conseguenza anche la paga. Adesso arrivo a 20-30 euro».

Ha mai avuto un incidente?

«No, per fortuna. Ma se avverrà sarà un bel problema. Le piattaforme hanno stipulato un'assicurazione privata, ma il singolo rider, non potendo parlare con un responsabile diretto, non conosce esattamente le implicazioni burocratiche di questa assicurazione. Spesso non si sa esattamente quanto e come ti copra».

Ci sono differenze di trattamento fra uomini e donne?

«No. Siamo pagati esattamente uguali. Da quando lavoro non ho mai visto differenze di trattamento, né da parti dei ristoranti, né dei clienti, né dell'azienda».

Lavorano anche stranieri?

«Molti migranti fanno questo lavoro, soprattutto per Uber Eats. È difficile trovare un lavoro per gli italiani, figuriamoci per gli stranieri. Inoltre, la modalità dei colloqui e di assun-

La Carta di Bologna, una misura di "soft law" che è un unicum in Europa

La cosiddetta Carta di Bologna rappresenta un unicum nel panorama giuridico europeo. Emanata dall'amministrazione bolognese nel maggio del 2018, la "Carta dei diritti fondamentali del lavoro digitale nel contesto urbano", questo il nome per esteso, ha raccolto le firme del sindaco Virginio Merola, dell'assessore al Lavoro Marco Lombardo, di Riders Union Bologna, dei segretari Cgil, Cisl e Uil e dei vertici di Meal s.r.l., azienda italiana che raggruppa le piattaforme Sgnam e MyMenu. La Carta vincola chi la sottoscrive a titolo volontario ed è valida a livello comunale. Questo atto di "soft law" stabilisce standard minimi di tutela per i lavori digitali di ogni settore. Si va dal diritto all'informazione del contratto lavorativo (fuogo, modalità a periodicità del pagamento devono essere indicati chiaramente dalle piattaforme), al diritto a un compenso orario equo e dignitoso, per contrastare il cottimo; dal diritto a non svolgere il proprio lavoro senza penalizzazione in caso di condizioni meteorologiche negative, al diritto all'assicurazione sul lavoro; dalla libertà di organizzazione sindacale, alla tutela dei dati personali dei lavoratori raccolti dalle piattaforme. Questo risultato, raggiunto dopo mesi di trattative, non è stato sottoscritto dalle grandi piattaforme estere, come Deliveroo, Glovo, Just Eat e Uber Eats, che controllano di fatto la maggior porzione del comparto del food delivery in Italia.

LA TESTIMONIANZA/2

«MI SENTO AUTONOMO AL 100% E NON MI LAMENTO DEI SOLDI»

Tra liceo e consegne serali, l'esperienza di uno dei pochi rider attivi a Ravenna

A diciotto anni, Angelo (nome di fantasia) studia alle superiori e fa il rider a Ravenna per Deliveroo. Gli abbiamo chiesto di raccontarci qualcosa della sua esperienza.

Quando e perché ha cominciato a fare questo lavoro?

«Cercavo un lavoro per il pomeriggio, per non stare a casa senza far niente e per mettere da parte qualcosa. Su un sito di annunci ho visto che Deliveroo cercava dei rider a Ravenna. Ho guardato alcuni video su Youtube per vedere come funzionava, quindi mi sono iscritto».

Che tipo di qualifiche chiedevano?

«Nulla, solo i dati anagrafici. Se vuoi lavorare con la bicicletta bisogna scamerizzare il documento; ti chiedono la cittadinanza italiana o il permesso di soggiorno. Poi ti inviano il contratto da firmare online, chiarissimo. L'ho firmato, e dopo dieci giorni arriva dall'Inghilterra il cassone, la giacca e il casco - non di grandissima qualità. Tutto molto veloce e rapido».

Che tipo di contratto ha firmato?

«È una prestazione autonoma occasionale».

Quali sono i ristoranti di Ravenna che lavorano con Deliveroo?

«Ce ne sono molti: pizzerie, ristoranti cinesi, sushi. La maggior parte di questi ristoranti pagano direttamente i loro fattorini. L'unica azienda che si affida a Deliveroo è McDonald's».

Si sente un lavoratore autonomo o dipendente?

«Io mi sento al 100% autonomo. Scelgo io gli orari e per quello che mi riguarda non c'è nessuna subordinazione. Posso non lavorare per una settimana o posso prenotarmi in tutte le sessioni».

Come viene pagato?

«A consegna. Se mi sono prenotato nella sessione dalle 21 alle 22 e sono disponibile, il sistema può inviarmi un ordine che sono libero di accettare o meno. Se lo accetto, mi dice dove andare».

C'è un limite di tempo da rispettare?

«Non c'è un vero e proprio cronometro, ma ovviamente se ci metto un'ora è molto probabile che non mi affidino altri ordini successivamente. Io ci ho sempre messo massimo mezz'ora, per qualunque parte di Ravenna. Vado molto spedito».

Qual è la paga minima a consegna?

«Deliveroo dichiara da contratto una paga minima di 4,15 euro. Non mi è mai successo; è sempre stato più di 5 euro, per me. Alcuni ordini rendono di più perché la distanza da percorrere è maggiore, ma non si possono calcolare le entrate sui chilometri percorsi».

Cosa pensa delle retribuzioni?

«Non mi posso lamentare delle paghe. Alcuni giorni fai 20 euro, altri giorni 70, sempre tassati al 20%. Capisco però i problemi di una persona che vuole campare di questo non è possibile. Questo è un guadagno aggiuntivo, come fare il barista alla sera o fare la maschera a teatro».

Conosce altri rider a Ravenna?

«Ci sono sicuramente altri rider, più anziani di me, ma non li conosco personalmente».

Può fare una stima delle ore lavorate alla settimana?

«Difficile dirlo. Io sono disponibile tutti i giorni. Ci sono giornate in cui ho fatto solo due ordini. Dipende dal sistema, che di solito predilige chi lavora in macchina».

Ha mai avuto contatti con qualcuno della piattaforma?

«No».

Ha mai avuto incidenti?

«No, ma bisogna stare molto attenti sulla strada e conoscere le regole, che non è scontato».

Continuerà a lavorare con Deliveroo?

«Sì, ma quest'estate preferirei lavorare al mare o a Mirablanda, dove ho una paga all'ora assicurata. Con Deliveroo non guadagno così tanto». (ia, ga.)

LO SPETTACOLO



A sinistra foto di gruppo degli attori in scena. Nella foto a destra: Iacopo Gardelli (a sinistra) e Lorenzo Carpinelli (a destra). Foto di Vladimiro De Felice



«Vite da niente vuole essere un avvertimento, un modo di "pedinare la realtà"»

In scena all'Almagià a ingresso libero e aperto alla cittadinanza il lavoro scritto da Iacopo Gardelli e diretto da Lorenzo Carpinelli che racconta tre storie di lavoratori della gig economy

«Vuole essere una sorta di avvertimento, perché il teatro non serve solo a fotografare l'esistente, ma anche a "pedinare la realtà"» così Iacopo Gardelli e Lorenzo Carpinelli, rispettivamente autore e regista, spiegano le ragioni profonde dello spettacolo teatrale che debutterà mercoledì 17 aprile (replica 18 aprile) dedicato ai temi della cosiddetta "gig economy" (vedi pagina 10). Il titolo è di per sé piuttosto eloquente: *Vite da niente. Cronache dell'economia digitale*. La incontriamo durante le prove all'Almagià, dove andrà in scena, a Ravenna, una città di provincia in cui il fenomeno è per la verità ancora piuttosto marginale e non certo percepito come un'emergenza. «Vero, ma appunto il teatro serve anche a prospettare scenari futuri» ribadiscono. E così, di fronte all'opportunità di sviluppare una ricerca per uno spettacolo teatrale incentrato sulla legalità, i due giovani autori hanno scelto questo tema che insiste in particolare sulla tutela dei lavoratori e su come le nuove tecnologie possano trovare varchi che, dietro la narrazione della sharing economy, arricchiscono pochi mentre per qualcuno si trasformano nell'unico modo per guadagnarsi da vivere. «L'idea - dice Gardelli - è nata durante un viaggio a Parigi, quando nel Marais mi accorsi che si faticava a passare per le bici dei rider. Certo, qui il fenomeno è ancora ridotto, per quanto ne sappiamo. Ma è in espansione e non riguarda solo i rider, che sono i più visibili. Ci sono piattaforme per ogni tipo di servizio, dall'imbancatura di casa alla consulenza legale, dalle pulizie al progetto di un architetto». Per alcuni si tratta di fatto di una concreta possibilità di guadagno in un panorama economico che non offre alternative. «Vero, ma per sempre più persone rischia di diventare l'unico e il principale lavoro soprattutto in questa situazione di crisi. È un tema che riguarda in particolare la nostra generazione». Ed ecco che allora a portare in scena questi temi saranno appunto tredici ragazzi under 30 (insieme a due musicisti) che hanno risposto a una "chiamata pubblica" lo scorso novembre. «È stato un percorso molto intenso con incontri e approfondimenti sulla tema e molto partecipato perché è chiaro che il tema è molto sentito da chi appartiene a quella fascia d'età» racconta Carpinelli che ci spiega anche come per arrivare al testo teatrale si è dovuto lavorare per sottrazione, data l'ampiezza e la natura multiforme del fenomeno. «Siamo così arrivati a tre personaggi molto ben delineati che portano in scena tre storie che nascono da fatti realmente accaduti: un rider, un'artista incinta (donna) e un affittuario uomo». Si tratta di una scelta poetica che, attraverso il forte impianto narrativo di uno spettacolo teatrale, mira a sventare il rischio di didascalismo insito in un simile progetto. Con lo sguardo rivolto ai grandi maestri del neorealismo. Non a caso Gardelli cita da Umberto D. la frase di Cesare Zavattini "certe cose avvengono perché non si sa la grammatica". Nella scelta infatti di trattare temi così nuovi e ancora piuttosto sconosciuti ai linguaggi dell'arte c'è anche la consapevolezza che, dice Gardelli «Siamo di fronte a un alfabetismo sul diritto del lavoro, tanti giovani non sanno, e tanti nemmeno vogliono sapere, che diritti spettano loro, che indennità, che garanzie. Le lotte dei decenni passate sono state completamente dimenticate». Dunque possiamo parlare di teatro politico? «Politico nel senso che riguarda la città, tutte le città. E forse politico nel senso che la politica l'ha sempre ignorato. Certo, ha un taglio critico e tra la grande piattaforma multinazionale e il lavoratore senza tutela, so da che parte stare. E credo che anche la politica e in particolare certe forze dovrebbero porsi il problema: Renzi tra lavoratori e Sylcon Valley ha sempre preferito la seconda, per esempio».

Federica Angelini

Chi è sul palcoscenico, dove e quando

Vite da niente. Cronache dell'economia digitale è uno spettacolo di Iacopo Gardelli, per la regia di Lorenzo Carpinelli, con Omar Belhaj, Flaminia Pasquini Ferretti, Damiano Gaudenzi, Chiara Grassetti, Linda Gori, Alberto Lugaresi, Sofia Marchi, Francesco Parma, Tommaso Yomas Rossi, Diana Sciri, Marco Saccomandi, Elena Sagripanti, Serena Spadavecchia. Musiche di Giacomo D'Attorre e Francesco Lima, illustrazioni di Michele Papetti, grafiche e video di Nicola Varesco, aiuto regia Vladimiro De Felice. In scena il 17 e 18 aprile all'Almagià alle 21.



Per la tua Pasqua scegli i nostri prodotti artigianali e le nostre colombe a lievitazione naturale.

Pasticceria Bar

NOVITÀ: COLOMBE VEGANE



Largo De Gasperi, 5 - Tel. 0545 63663
BAGNACAVALLO (RA) Chiuso il lunedì