

# Il valore della flessibilità

di **Marco Salvi,**

Senior Fellow presso Avenir Suisse



Viviamo un'epoca ansiosa, e nella graduatoria delle nostre preoccupazioni i mutamenti del mercato del lavoro occupano i primissimi posti. Lo mostra bene il baccano mediatico attorno alla sempre nascente "sharing economy" e ai suoi nuovi modelli di lavoro, a cavallo tra indipendente e impiegato.

Tra i campioni della sharing economy vi è senza dubbio Uber, oramai una delle ditte più discusse, ammirate e allo stesso tempo odiate del pianeta. Uber, ricordiamolo, fornisce un servizio taxi tramite un'app che mette in collegamento diretto passeggeri e autisti, questi ultimi spesso non professionisti. Presente a livello mondiale, opera anche in quattro città svizzere. Qui, come altrove, viene contestata per l'impiego di lavoro flessibile. Un autista può decidere in ogni momento se accettare o meno la richiesta di un cliente. Può quindi scegliere liberamente il numero di ore lavorate e la loro ripartizione settimanale. Inoltre, la remunerazione di una corsa può variare a dipendenza della domanda e dell'offerta.

Questa flessibilità preoccupa i sindacati che la considerano sintomo di una nuova forma di precariato. Ma come la valutano gli autisti stessi? A ben guardare, la possibilità di scegliere i propri orari sembrerebbe andare a tutto vantaggio degli impiegati piuttosto che dei datori di lavoro. Le aziende preferiscono di regola presenze fisse, sia perché possono così meglio monitorare e coordinare il lavoro dei propri dipendenti, sia perché spesso i clienti vanno serviti a orari determinati.

In un nuovo studio, economisti dell'Università della California a Los Angeles analizzano il comportamento in tempo reale di ben un milione di autisti Uber negli Stati Uniti. La versa-

## Uber e le altre piattaforme della sharing economy potrebbero diventare un importante complemento di reddito

bilità della piattaforma tecnologica di Uber permette ai ricercatori di stimare il cosiddetto «salario di riserva», cioè il salario minimo necessario a indurre l'autista a uscire dal garage.

La ricerca mostra che gli autisti Uber preferiscono lavorare a tempo parziale, in prevalenza di sera o il weekend. Pochi di loro hanno fatto di Uber l'attività professionale principale: il 53% presta servizio in modo infrequente, per qualche ore alla settimana. Ed è proprio la possibilità di fornire prestazioni in modo flessibile a rivestire per loro un notevole valore economico. Infatti, i ricercatori stimano che se gli autisti Uber dovessero fornire le stesse prestazioni ad orari predeterminati, essi richiederebbero un indennizzo supplementare pari in media al 40% del reddito attuale. Senza la possibilità di decidere in maniera autonoma quando e quanto guidare, due terzi di loro preferirebbero rimanere a casa, rinunciando del tutto a questa fonte ausiliare di guadagno.

Gli economisti americani documentano così il valore per i dipendenti di un modello di lavoro adattabile ai propri bisogni, con possibilità di reagire in modo immediato a imprevisti. Certo, Uber e le altre piattaforme della sharing economy non offrono prospettive di carriera solide a lungo termine. Ciononostante esse potrebbero diventare un importante complemento di reddito, specie per i giovani e le persone meno abbienti. A condizione però di preservarne la flessibilità.